** Année 1948. — N° 19 C. R. Le Numéro : 3 francs. Mercredi 3 Mars 1948. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr. ; ÉTRANGER : 530 fr.
(*Compte chèque postal ;* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 12 FRANCS

SESSION DE 1948 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 17e SÉANCE

Séance du Mardi 2 Mars 1948.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Dépôt d'un rapport.
3. — Dépôt d'un avis.
4. — Nomination de membres de commissions.
5. — Nomination de membres de commissions spéciales pour la carte du combattant.
6. — Hommage à la délégation du parlement britannique.
MM. Paul-Boncour, le président.
7. — Limites de l'arrondissement judiciaire de Mantes. — Adoption d'un avis défavorable sur un projet de loi.
Discussion générale: M. Courrière, rapporteur de la commission de la justice et de la législation.
Rejet du passage à la discussion des articles.
8. — Congé supplémentaire aux mères de famille salariées. — Discussion d'un avis sur une proposition de loi et renvoi, pour avis, à la commission des finances.
Discussion générale: MM. Menu, au nom de M. Caspary, rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale; de Montgascon, rapporteur pour avis de la commission de la famille; Daniel Mayer, ministre du travail et de la sécurité sociale; Reverbori, Poher, rapporteur général de la commission des finances.
Renvoi à la commission des finances.
9. — Transports de voyageurs dans la région parisienne. — Discussion d'un avis sur un projet de loi.
Motion préjudicielle de M. Marrane: MM. Julien Brunhes, président de la commission des moyens de communication; le président, Marrane, Henri Barré, rapporteur de la commission des moyens de communication; Léo Hamon, président et rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur; Jules Boyer, Christian Pineau, ministre des travaux publics et des transports; Reverbori, Léo Hamon. — Rejet au scrutin public.
Présidence de M. Robert Sérot.
Discussion générale: MM. le rapporteur, le président de la commission, Gargominy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Jean-Marie Thomas, rapporteur pour avis de la commission des finances; le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur; Bernard Lafay, René Poirot, Poher, le ministre des travaux publics, Bocher, de Montgascon.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1er:
Amendements de M. Reverbori et de Mme Roche. — Discussion commune: MM. Reverbori, le président de la commission, Mme Roche, MM. Poher, Marrane.
Rejet, au scrutin public, de l'amendement de Mme Roche.
Adoption de l'amendement de M. Reverbori.
Amendement de M. Poher. — MM. le rapporteur, Poher, le ministre des travaux publics, Léo Hamon. — Adoption au scrutin public.
Renvoi de la suite de la discussion.
10. — Renvoi pour avis.
11. — Dépôt d'un rapport.
12. — Dépôt d'une proposition de résolution.
13. — Dépôt d'une proposition de loi.
14. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 27 février a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Salomon Grumbach un rapport fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, en vue de présenter les candida-

tures, pour les 3 sièges du comité constitutionnel à la nomination du Conseil de la République (application de l'article 91 de la Constitution, des articles 1er et 2 de la résolution du 28 janvier 1947 et de l'article 10 du règlement).

Le rapport sera imprimé sous le n° 171 et distribué.

— 3 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Marie Thomas un avis présenté au nom de la commission des finances sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne (nos 928, année 1947, 134 et 152, année 1948).

L'avis a été ronéographié sous le n° 170; il est d'ores et déjà en distribution.

— 4 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacances, de membre de commissions générales.

Conformément à l'article 16 du règlement le nom du candidat a été inséré à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 26 février 1948.

Le secrétariat général n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Vallé membre de la commission de la marine et des pêches et de la commission du travail et de la sécurité sociale.

— 5 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS SPECIALES POUR LA CARTE DU COMBATTANT

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de membres des neuf commissions spéciales créées par l'article 2 du décret du 23 janvier 1948 étendant le bénéfice de la carte du combattant aux combattants de 1939-1945.

J'ai donné connaissance au Conseil de la République dans la séance du 17 février 1948 de la demande de désignation présentée par M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre.

Conformément à l'article 19 du règlement, les noms des candidats présentés par la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) ont été publiés à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 27 février 1948.

Le secrétariat général n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées et je proclame:

M. Teyssandier, membre de la commission chargée des engagés et mobilisés en 1939-1940. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. André Bossanne, membre de la commission chargée des prisonniers de guerre. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Brier, membre de la commission chargée des engagés et mobilisés du 18 juin 1940 au 8 mai 1945. (*Applaudissements.*)

Mme Marie-Hélène Cardot, membre de la commission chargée des membres de la Résistance dans la métropole pendant l'occupation. (*Applaudissements.*)

Mme Marie Ovon, membre de la commission chargée des membres de la Résistance déportés et internés. (*Applaudissements.*)

M. Jean Jullien, membre de la commission chargée des membres de la Résistance extramétropolitaine. (*Applaudissements.*)

M. Giauque, membre de la commission chargée des engagés et mobilisés ayant participé aux opérations après le 8 mai 1945. (*Applaudissements.*)

M. Bocher, membre de la commission chargée des marins du commerce. (*Applaudissements.*)

M. Westphal, membre de la commission chargée des Alsaciens et Lorrains dans la Wehrmacht. (*Applaudissements.*)

— 6 —

HOMMAGE A LA DELEGATION PARLEMENTAIRE BRITANNIQUE

M. le président. — La parole est à M. Paul-Boncour.

M. Paul-Boncour. Monsieur le président, si je me suis permis de demander la parole et de retarder de quelques instants la discussion des projets inscrits à notre ordre du jour, c'est que j'ai cru de mon devoir, comme président du groupe franco-britannique de cette assemblée, de saluer la présence à cette séance de parlementaires britanniques membres du groupe franco-britannique. (*Mmes et MM. les conseillers se lèvent et se tournent vers la tribune où se trouvent les parlementaires britanniques. — Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mes chers collègues, vos applaudissements me disent assez que je suis l'interprète de cette assemblée unanime pour saluer leur présence parmi nous et les remercier de la volonté qu'ils ont manifestée d'assister à une de nos séances. Ils n'ont pas besoin de venir parmi nous pour y prendre des leçons sur le régime parlementaire. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Ce sont eux plutôt qui auraient à nous en donner. Nous saluons en eux les représentants d'un pays qui, depuis des siècles, assure de façon parfaite le jeu normal des partis et leur succession au pouvoir et qui ont su toujours mettre au-dessus de toutes les discussions, de toutes les controverses, de toutes les attaques, leur respect des libertés humaines et d'un régime auquel nous nous sommes d'autant plus attachés que nous le sentons plus menacé. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Leur présence parmi nous est non pas une confirmation, elle n'en a pas besoin, mais une affirmation nouvelle de cette amitié franco-britannique faite de notre voisinage, de nos idéaux communs et de nos institutions communes, faite de notre volonté commune de défendre l'Europe contre les entreprises de la dictature. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Cette union est née dans la paix en 1904 par les soins de Waldeck-Rousseau et de Delcassé et de votre roi Edouard. Elle est née dans la paix pour sauvegarder la paix.

Par deux fois, elle a dû faire la guerre, et le sang de nos deux nations a coulé à flots sur les champs de bataille. Nous n'oublierons pas, nous n'oublierons jamais qu'aux heures sombres de la dernière guerre, où la France était vaincue, l'Angleterre est restée seule, toute seule, en attendant que la grande Russie, puis l'Amérique entrent dans la coalition pour faire face à l'entreprise hitlérienne. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Par dessus les traités en bonne et due forme qui, heureusement, nous lient et qui, demain, je l'espère, s'élargiront en une union totale d'une Europe qui veut vivre, cette amitié est faite de nos souffrances communes, de nos luttes communes, de nos espoirs communs, et je vous remercie, mes chers collègues, de vous être associés par vos applaudissements à l'hommage que je voulais rendre à nos collègues britanniques qui sont ici. (*Mmes et MM. les conseillers se lèvent et se tournent vers la tribune où se trouve la délégation du Parlement britannique. — Applaudissement prolongés à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Mes chers collègues, M. le président Paul-Boncour vient de saluer, au nom des groupes franco-britanniques du Parlement, et spécialement au nom de celui du Conseil de la République, les parlementaires britanniques qui nous font l'honneur de nous visiter et d'assister à notre séance.

Vous trouverez tout naturel qu'en votre nom à tous je m'associe aux paroles qui viennent d'être prononcées.

La présence de nos collègues se justifie par l'invitation cordiale qu'en votre nom et au nom de l'Assemblée nationale M. le président Edouard Herriot et moi-même avons adressée au Parlement britannique pour répondre, avec la même cordiale amitié, à l'invitation dont vous et nos collègues de l'Assemblée nationale avez été l'objet l'année dernière.

Il m'a été donné déjà de saluer une fois M. le colonel Clifton Brown, speaker de la Chambre des communes, et une autre fois le lord chancelier, le vicomte Jowitt, venus récemment apporter au Parlement français le salut des parlementaires britanniques pour renouer et consolider une amitié qu'en des termes si éloquents vous venez d'exalter, mon cher président.

Aujourd'hui, c'est une délégation des deux chambres du Parlement britannique qui est venue prendre contact avec nous, non pas seulement pour être reçue en des réunions amicales et cordiales, mais surtout pour travailler avec les parlementaires français.

Je n'ajouterai rien aux paroles qu'a prononcées M. Paul-Boncour.

Je dirai seulement notre joie de voir, en cette année 1948, se perpétuer l'échange, commencé en 1947, de visites entre les membres des Parlements de deux grands pays amis décidés à poursuivre leur effort pour la consolidation de la paix et le maintien de la fraternité entre les hommes. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

— 7 —

LIMITES DE L'ARRONDISSEMENT JUDICIAIRE DE MANTES

Adoption d'un avis défavorable sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant les limites de l'arrondissement judiciaire de Mantes.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Courrière, rapporteur, au nom de la commission de la justice.

M. Courrière, *rapporteur de la commission de la justice et de la législation civile, criminelle et commerciale.* Mesdames, messieurs, l'Assemblée nationale, dans sa séance du 27 décembre 1947, a adopté un

projet de loi fixant les limites de l'arrondissement judiciaire de Mantes (Seine-et-Oise).

Aux termes de cette loi, le canton de Meulan précédemment rattaché judiciairement à Versailles, serait désormais rattaché à Mantes. Dans le rapport fait à l'Assemblée nationale, ce rattachement fut justifié par le fait que le canton de Meulan a été rattaché administrativement à Mantes par un décret validé du 30 juin 1944 et qu'il paraissait logique d'effectuer le rattachement judiciaire.

En outre, il était fait état de la distance qui sépare Meulan de Mantes, inférieure à celle qui sépare Meulan de Versailles, et du souci de décongestionner l'arrondissement de Versailles considéré comme surpeuplé

Lors du vote à l'Assemblée nationale, il n'y a pas eu de discussion; mais, immédiatement après ce vote, de nombreuses protestations se sont élevées contre le rattachement judiciaire du canton de Meulan à Mantes. Votre commission, ayant pris connaissance des nombreuses doléances qui lui ont été présentées, a décidé, à l'unanimité de ses membres, de demander au Conseil de la République de donner un avis défavorable au projet de loi voté par l'Assemblée.

Les raisons de commodité et de décongestionnement de Versailles lui ont paru suffisantes pour justifier le rattachement judiciaire demandé par le projet de loi.

Lors du rattachement administratif du canton de Meulan à l'arrondissement de Mantes, en 1944, le parquet de Versailles fit une enquête et établit un rapport duquel il ressort nettement que la majorité des habitants du canton de Meulan, non seulement ne demandaient pas à être rattachés judiciairement à Mantes, mais étaient en désaccord même sur le rattachement administratif.

En effet, les communications entre le canton de Meulan et Versailles sont commodes et faciles — Voie ferrée directe par Epone, nombreuses relations par autocars, route directe par l'autoroute de l'Ouest.

Par contre, elles sont beaucoup plus difficiles entre Meulan et Mantes, car certains points du canton, notamment les environs de Maule, ne sont pas reliés à Mantes mais seulement à Versailles.

Les diverses activités du canton paraissent beaucoup plus dirigées sur Versailles que sur Mantes.

Par ailleurs, il y a de nombreux services préfectoraux qui n'ont pas de bureaux à la sous-préfecture de Mantes, notamment: essences, cartes grises, ravitaillement, ponts et chaussées, services agricoles, santé publique, anciens combattants.

Toutes les démarches à faire dans ces services, ainsi qu'auprès de la chambre de commerce, nécessitent de nombreux déplacements à Versailles.

D'autre part, le tribunal de Mantes augmentant en importance verrait croître son budget tandis que celui de Versailles ne serait pas diminué, ce qui entraînerait des dépenses assez inopportunes dans la période que nous vivons, et d'autant plus inopportunes que le tribunal de Versailles a été doté en 1944 d'une quatrième chambre.

Le rattachement judiciaire du canton de Meulan à Mantes entraînerait en outre de sérieuses difficultés en ce qui concerne le règlement des indemnités à payer par les officiers ministériels de Mantes aux officiers ministériels de Versailles. Leurs charges, lorsqu'ils les ont acquises, comprenaient la clientèle du canton de Meulan; la perte de cette clientèle est très difficile à évaluer et le règlement que devraient opérer les compagnies des notaires et des avoués serait excessivement difficile à réaliser.

Enfin, la mise en application de la loi se heurterait à des obstacles matériels et techniques considérables, parfois même insurmontables, en ce qui concerne les questions de compétence, le transfert des services annexes (hypothèques), le tribunal de commerce, l'état civil, le casier judiciaire, etc., etc.

Le service des hypothèques forme un tout indivisible en ce qui concerne l'arrondissement de Versailles et ne paraît pas devoir être scindé.

Si la loi était votée, il en résulterait pendant de nombreuses années des difficultés énormes pour les particuliers, l'impossibilité d'obtenir avec certitude les renseignements recherchés, des frais beaucoup plus importants et, en ce qui concerne les inscriptions ou les transcriptions, des risques d'erreur pouvant entraîner des conséquences très graves et des dommages très importants.

Pour ce qui est du tribunal de commerce, on se heurterait aux mêmes difficultés, non seulement en ce qui concerne les faillites, les inscriptions de privilèges ou de nantissement, les déclarations intéressant les sociétés, mais encore en ce qui concerne le registre du commerce ou le registre des métiers.

Enfin, pour ce qui est de l'état civil, la purge, la mise à jour et le transfert des archives représentant un travail très délicat comporteraient de nombreux risques d'erreur.

Pour toutes ces raisons et en accord avec le sentiment des élus du canton de Meulan, en conformité d'ailleurs avec les renseignements et les indications déjà contenus dans le rapport dressé par le procureur de la République à Versailles, en 1944, votre commission, à l'unanimité, vous propose de donner un avis défavorable à l'adoption du texte voté par l'Assemblée nationale et dont vous connaissez la teneur.

Je me contenterai d'ajouter que c'est sur la requête de tous les élus du canton de Meulan que j'ai demandé à la commission de la justice de donner un avis défavorable à l'adoption du projet de loi que l'Assemblée nationale a adopté, me semble-t-il, un peu hâtivement et sans tenir compte des desiderata de la population même du canton de Meulan.

Je me permets d'insister une fois encore auprès du Conseil de la République pour qu'il donne un avis défavorable à l'adoption du projet de loi qui nous est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur les conclusions de la commission, qui s'oppose au passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 8 —

CONGE SUPPLEMENTAIRE AUX MERES DE FAMILLE SALARIEES

Discussion d'un avis sur une proposition de loi et renvoi, pour avis, à la commission des finances.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 54 *g* du livre II du code du travail, en vue d'accorder un congé supplémentaire aux mères de famille qui exercent une activité salariée.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant M. Edouard Lambert, directeur du travail, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Menu, qui remplace M. Caspary comme rapporteur de la commission du travail.

M. Menu, *au nom de M. Caspary, rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.* Mesdames, messieurs, la proposition de loi qui est soumise à votre approbation a été adoptée sans débat par l'Assemblée nationale en sa séance du 3 décembre 1947.

Au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale, M. Caspary a déposé le rapport que vous avez entre les mains, émettant un avis conforme à la proposition. En l'absence de notre collègue, votre commission m'a chargé de rapporter le sujet.

Cette proposition de loi, dans son article unique, tend à compléter l'article 54 *g* du livre II du code du travail, par un alinéa ainsi conçu:

« Toute femme salariée bénéficie de deux jours de congé supplémentaires par enfant à charge âgé de moins de quinze ans et vivant au foyer. »

La législation sur les congés payés a pour effet d'assurer à tous les salariés, chaque année, un repos effectif d'une certaine durée. A l'origine, la loi accordait un temps de congé identique pour tous les salariés. Cette conception quelque peu individualiste plaçait tous les ayants droit sur un pied d'égalité, sans tenir compte de leurs états de service, de leur âge ou de leurs besoins.

Nous assistons à une heureuse évolution tendant à orienter la législation actuelle dans un sens véritablement social.

Ainsi, le minimum de congé reste égal pour tous, mais la durée de ce repos peut être majorée en fonction de l'ancienneté du travailleur dans l'emploi: un jour de congé supplémentaire par tranche de cinq années de présence dans l'entreprise.

Les jeunes travailleurs ont, eux aussi, obtenu que soient reconnue à leur âge la nécessité du repos supplémentaire. Ils profitent donc d'un congé annuel plus long que celui réservé aux adultes.

Ce sont là de véritables conquêtes sociales et humaines. Mais il est encore une catégorie particulièrement digne de retenir l'attention du législateur. Elle est représentée par l'ensemble des mères de famille salariées, par toutes les veuves et mamans auxquelles les exigences de la subsistance familiale imposent une activité salariée.

Ces femmes vivent une existence inhumaine, s'épuisent à concilier leur tâche de ménagère et leur devoir professionnel.

Après la journée de travail effectuée au bureau ou à l'usine, une autre journée de travail plus pénible, peut-être, attend la maman à la maison. Plus les enfants sont jeunes, plus ils sont nombreux et plus la mère est écrasée sous sa lourde tâche. Les sanas sont peuplés de ces mamans, jeunes pour la plupart, qui n'ont pu supporter une existence aussi dure, tant il est vrai que le repos est aussi nécessaire à la vie que la nourriture elle-même.

La véritable économie d'un pays ne peut trouver son équilibre que dans une reconnaissance logique de la valeur humaine. Il convient donc de permettre aux mères

salariées de bénéficier d'un repos annuel d'une durée supérieure à celui auquel la loi actuelle leur donne droit. Ce congé devrait être d'autant plus élevé qu'est plus élevé le nombre d'enfants à charge.

C'est pourquoi votre commission du travail et de la sécurité sociale, unanime, vous demande d'accepter cette proposition de loi déjà adoptée par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. de Montgascon, rapporteur pour avis de la commission de la famille.

M. de Montgascon, *rapporteur pour avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.* Mesdames, messieurs, en réponse à la proposition de résolution de notre collègue M. Pernot, l'Assemblée nationale a accordé au Conseil de la République un délai supplémentaire de quinze jours pour l'étude de la proposition de loi qui vous est aujourd'hui soumise.

En effet, il avait paru à votre commission de la famille que la proposition de loi n° 17, qui avait été adoptée sans débat par l'Assemblée nationale, comportait certaines difficultés d'application qui semblaient avoir échappé à l'attention de nos collègues de la première assemblée.

La charge supplémentaire imposée à l'économie, d'après les indications qui nous ont été fournies, s'élèverait à environ 800 millions de francs.

Sur ce point, votre commission n'a pas cru devoir retenir l'amendement présenté par l'un de nos collègues, tendant à faire supporter cette charge financière par les caisses de compensation d'allocations familiales, la notion de congé payé ne pouvant être incluse logiquement comme prestation familiale.

Les lois réglementant les congés payés annuels sont traditionnellement inscrites dans le code du travail et non au code de la famille.

C'est pourquoi il nous a semblé que la charge résultant de l'octroi à la femme, travailleur salarié, de deux jours de congé supplémentaire par enfant devrait être avancée par son employeur le jour de la paye qui suit immédiatement l'expiration du congé.

L'employeur aura ensuite la possibilité de se faire rembourser par la caisse de compensation des congés payés à laquelle il est affilié de par sa profession ou bien, à défaut, il en supportera la dépense.

Sous réserve de cette modalité d'application, votre commission vous propose d'adopter le texte présenté à vos suffrages et qui permettra d'octroyer ce congé supplémentaire si juste à la mère de famille, travailleur salarié, en compensation de sa lourde tâche tant professionnelle que sociale, éducative et surtout maternelle. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. Daniel Mayer, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* Mesdames, messieurs, je ne cacherai pas mon embarras devant le Conseil de la République. Aucun doute sur les intentions des auteurs de la proposition qui vous est soumise; elles sont excellentes. Au but qu'ils se proposent, le Gouvernement peut s'associer sans aucune espèce de réserve.

Je crains — je le dis d'ailleurs sans apporter de solution au Conseil de la République — que mon exposé soit purement négatif et je m'en excuse par avance, que les intentions soient détournées en cours de chemin et que l'on n'aboutisse, si le texte de l'Assemblée nationale proposé à votre ratification est voté, à un système qui se retourne contre les gens que l'on veut faire bénéficier de la réforme.

Accorder deux journées de congé payé supplémentaires, par enfant, aux mères de famille aboutit pratiquement à ce résultat que l'employeur s'efforcera de ne pas recruter de mères de famille...

M. Laffargue. Très bien!

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. ...ou, en tout état de cause, ne recrutera que des mères de famille — s'il a la possibilité du choix — ayant le moins d'enfants possible.

M. Georges Pernot. Parfaitement.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Il préférera la femme célibataire à la femme mariée, la femme mariée sans enfant à la femme mariée avec un enfant, la femme mariée avec un ou deux enfants à la femme mariée qui en aura davantage.

On vient nous dire: mais, alors, il doit y avoir un système de compensation, qu'on se garde bien, d'ailleurs, de préciser.

Deux possibilités s'offrent à l'esprit: d'abord, on va se retourner vers la sécurité sociale. Puisqu'on a accordé — passez-moi l'expression — des journées de congé de paternité, on peut accorder des journées de congé pour les mères de famille.

Je vous signale que cela entraînerait une augmentation de la cotisation aux allocations familiales de 0,13 p. 100. L'honorable M. de Montgascon, il y a un instant, à cette tribune, reconnaissait qu'il n'y avait rien de commun entre le code de la famille et le code du travail, entre les allocations familiales et les congés payés. Dans un cas, on s'adresse au chef de famille et, dans l'autre cas, on s'adresse au travailleur sur le plan individuel.

Nous sommes donc d'accord et je crois que le Conseil de la République sera de mon avis pour écarter l'hypothèse sécurité sociale et l'hypothèse allocations familiales.

Il reste alors — et je crois que M. Liénard proposera un amendement dans le sens indiqué — le payement par les soins de caisses de compensation de congés payés, ou, à défaut, par l'employeur.

S'il s'agit de l'employeur, nous retombons dans l'erreur que je signalais au début, c'est-à-dire le non-embauchage par l'employeur.

En ce qui concerne les caisses de compensation de congés payés, elles sont au nombre de deux et — je prie le Conseil de la République de me ménager ses sourires — elles visent le bâtiment et les dockers. Je crois qu'il n'y a ni mères de familles nombreuses, ni femmes tout court qui travaillent dans ces industries.

Par conséquent, vous vous trouvez en présence d'une très grande difficulté. M. le président Monnerville me rappellera sans doute tout à l'heure, avec amitié mais avec fermeté, que je n'ai pas le droit d'amendement; je n'en présenterai donc aucun, mais j'espère que l'on pourra peut-être attraper la perche que je tends; je me demande, dis-je, s'il ne pourrait pas se trouver sur quelque banc de cette assemblée, non pas un ami du Gouvernement, mais un conseiller de la République qui, simplement, pourrait tirer cette assemblée tout entière de ce mauvais pas.

M. le président. C'est presque du débauchage. (*Sourires.*)

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Cela vaut mieux que du licenciement. (*Nouveaux sourires.*)

A l'extrême gauche. C'est du travail de la troisième force.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Auquel, je pense, vous vous associerez tout à l'heure quand vous aurez compris de quoi il s'agit. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Je pense que si des bancs de cette Assemblée, un conseiller de la République suggérait, par exemple, que l'application soit renvoyée, au moins pour le financement, à un règlement d'administration publique ou à un décret du Gouvernement, cela pourrait permettre à l'Assemblée nationale de faire sienne la suggestion du Conseil de la République et au Gouvernement de se retourner — excusez l'expression. Ainsi pourrait-on arriver à ce que vous désirez, sans que rien ne vienne contrarier les buts mêmes que vous vous proposez. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Reverbori.

M. Reverbori. Je ne sais pas si je réponds à l'appel qui a été lancé du haut de cette tribune par M. le ministre du travail, mais j'avais pensé à un amendement ou plutôt à un article additionnel n° 2 au projet de loi en cause, disant qu'un règlement d'administration publique pris d'accord entre le ministère du travail et le ministère des finances déterminerait, d'une part, les conditions dans lesquelles serait effectué aux intéressés le payement de ce congé supplémentaire, d'autre part, la date d'application de la loi aux diverses professions.

Etant donné ce qui vient de nous être dit, d'une part par M. de Montgascon qui a précisé que la somme nécessaire atteindrait environ 800 millions, et, d'autre part, sachant que deux caisses de compensation seulement existent à l'heure actuelle, je crois qu'il serait préférable — je demande à ce sujet l'avis de M. le rapporteur général de la commission des finances — que le projet de loi soit renvoyé devant la commission des finances qui examinera dans quelles conditions pourra se faire le payement et qui en sera chargé.

M. le président. Est-ce une demande d'avis de la commission des finances que vous faites en ce moment ?

M. Reverbori. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Alain Poher, rapporteur général.

M. Alain Poher, *rapporteur général de la commission des finances.* La commission des finances serait d'accord, mais elle croit savoir que le délai constitutionnel a été prorogé et elle voudrait connaître le temps dont elle pourra disposer pour cette étude.

M. Georges Pernot. Le délai a été prorogé de quinze jours.

M. le président. Ce délai expire le 4 mars. Si la commission des finances était saisie, il faudrait qu'elle déposât son rapport rapidement et de préférence à la séance d'aujourd'hui.

M. le rapporteur général. La commission des finances accepte que l'affaire lui soit renvoyée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission du travail estime qu'il s'agit vraisemblablement là d'un enterrement du projet et repousse tout amendement et tout renvoi à la commission des finances. Elle s'en tient uniquement au projet de l'Assemblée nationale qui doit être discuté dans un délai déterminé.

M. le président. La commission du travail et de la sécurité sociale, saisie au fond, repousse le renvoi à la commission des finances.

Je consulte le Conseil de la République sur le renvoi pour avis à la commission des finances.

(*Le renvoi pour avis est ordonné.*)

M. le président. Quel jour et à quelle heure la commission des finances pense-t-elle pouvoir présenter son rapport sur cette question ? Je rappelle que le délai constitutionnel expire le 4 mars et il s'agissait déjà d'une prolongation de délai qui nous a été accordée par l'Assemblée nationale. Nous sommes le 2.

M. le rapporteur général. S'il y a séance jeudi, la commission des finances sera ce jour-là en mesure de donner son avis et ce sera suffisant puisque ce sera le 4.

M. le président. Quel est l'avis de la commission du travail sur le délai ainsi demandé ?

M. le rapporteur. Jeudi prochain étant le 4 mars, le délai qui nous est imparti serait respecté.

M. le président. Le projet pourrait être inscrit en tête de l'ordre du jour de la séance du jeudi 4 mars.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 9 —

TRANSPORT DE VOYAGEURS DANS LA REGION PARISIENNE

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Je suis saisi d'une motion préjudicielle, présentée par M. Georges Marrane et les membres du groupe communiste.

Cette motion préjudicielle tend à proposer au Conseil de la République le texte du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, sous le n° 251, le 14 janvier 1947.

M. Marrane soutient-il sa motion préjudicielle ou quelqu'un est-il chargé de la soutenir à sa place ?...

Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Brunhes, *président de la commission des moyens de communication et des transports.* M. le ministre des travaux publics et des transports étant absent, la commission pense qu'il serait bon de suspendre la séance pour permettre au représentant du Gouvernement de venir entendre les observations que la commission désire présenter sur le projet tel qu'il sort des délibérations de l'Assemblée nationale et de celles de votre commission. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Le texte déposé par M. Marrane se présente sous la forme d'une motion préjudicielle. Certains peuvent penser que c'est un contre-projet. Son auteur s'expliquera sur ce point quand il prendra la parole. S'il considère son texte comme une véritable motion préjudicielle, le débat doit s'ouvrir immédiatement. S'il le regarde comme un contre-projet, la discussion ne pourra en venir qu'après la clôture de la discussion générale, avant l'examen de l'article 1er.

M. Marrane. J'ai déposé sur le bureau de l'Assemblée une motion préjudicielle et je demande à la défendre avant que nous ne passions à la discussion générale sur le projet, si toutefois M. le ministre des travaux publics et des transports est présent.

M. le président. Par conséquent, en attendant l'arrivée de M. le ministre des travaux publics et des transports, vous demandez une suspension de séance ?

M. Marrane. Oui, monsieur le président.

M. Henri Barré, *rapporteur de la commission des moyens de communication et des transports.* Monsieur le président, la commission est également d'avis de suspendre la séance. Il est impossible que nous discutions d'un pareil projet en l'absence du ministre. La commission a formulé ses conclusions. En son nom j'ai écrit, dans un document que tous nos collègues ont en main, ce qu'elle pensait de ce projet. Nous nous trouvons probablement en désaccord avec M. le ministre des transports et il est absolument indispensable qu'il soit présent dès le début de la discussion. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. le président de la commission. Par souci de correction et d'objectivité, si je regrette que M. le ministre ne soit pas là, je tiens à informer l'Assemblée que M. Christian Pineau est aux obsèques de son père et qu'il ne pourra pas être parmi nous avant cinq heures moins le quart. Nous devons nous incliner devant son deuil et je vous demande de suspendre la séance jusqu'à cinq heures moins le quart, la présence de M. le ministre étant indispensable.

M. Léo Hamon, *président et rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur.* Monsieur le président, étant donné le motif qui vient d'être donné de l'absence de M. Christian Pineau, je pose aux membres de la commission et à M. Marrane la question de savoir si l'on ne pourrait pas commencer la discussion de la motion préjudicielle en attendant l'arrivée de M. le ministre, à qui nul ne peut vraiment reprocher son absence momentanée.

M. le président. M. Marrane, auteur de la motion préjudicielle, a tout à l'heure lui-même exprimé le désir de s'expliquer en présence de M. le ministre. Mais si M. Marrane accepte que nous commencions tout de suite...

M. Marrane. Je suis à la disposition de l'Assemblée, mais j'indique que dans la motion préjudicielle j'ai l'intention de mettre en cause très sérieusement le Gouvernement, car je considère que dans cette question le Gouvernement a agi vis-à-vis des assemblées départementales de la Seine et de Seine-et-Oise avec un sans-gêne que j'ai l'intention de lui reprocher. Il me serait désagréable que ces reproches soient adressés au Gouvernement en l'absence de ses représentants.

M. le président. Dans ces conditions l'Assemblée voudra sans doute suspendre sa séance jusqu'à seize heures trois quarts.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures cinquante cinq minutes, est reprise à dix-sept heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale tendant à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne.

J'avais indiqué précédemment au Conseil que j'étais saisi d'une motion préjudicielle présentée par M. Marrane et les membres du groupe communiste, proposant au Conseil de la République de prendre comme base de discussion le projet de loi déposé à l'Assemblée nationale, sous le numéro 251, le 14 janvier 1947.

La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Mesdames, messieurs, j'ai déposé, au nom du groupe communiste, une motion préjudicielle, tendant à ce que la discussion sur l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne s'engage en prenant comme base le projet de loi n° 251, présenté par le Gouvernement devant l'Assemblée nationale le 14 janvier 1947.

Ce projet reprend, dans ses grandes lignes, celui qui a été approuvé par la presque unanimité du conseil général de la Seine, par 115 voix contre 8, le 7 février 1946, et à la même époque par le conseil général de Seine-et-Oise.

Or, dans sa séance du 17 décembre 1947, l'assemblée départementale de la Seine, à l'unanimité de 136 votants, a adopté une proposition de M. Viccariot, membre du groupe socialiste, ainsi conçue:

« Le conseil général de la Seine invite le Gouvernement à défendre son premier projet, voisin de celui qu'avaient approuvé les assemblées départementales.

« Fait confiance à l'Assemblée nationale dûment éclairée pour en maintenir les dispositions essentielles. »

Les conseils généraux sont, en effet, plus qualifiés que quiconque pour connaître les besoins et les moyens d'existence de la population de leur région et les nécessités économiques auxquelles il est indispensable que les transports en commun puissent satisfaire.

L'objectif essentiel à atteindre dans l'organisation de ces transports est de permettre à la population laborieuse de se rendre à son lieu de travail et d'en revenir le plus rapidement possible, suivant des tarifs compatibles avec les possibilités d'un budget ouvrier.

Il convient également de rappeler, à ce sujet, que pour la santé des travailleurs, il est désirable que leur lieu de repos, c'est-à-dire l'habitation familiale, soit situé à une assez grande distance des centres industriels.

C'est en s'inspirant de ces principes qu'un grand administrateur, M. Henri Sellier, a obtenu du département de la Seine que soient édifiés des groupes d'habitations à bon marché dans des endroits sains, bien aérés, mais dont la desserte était insuffisante, comme Suresnes, Drancy, Champigny, Chatenay, Plessis-Robinson, etc.

Ainsi, en abordant ce débat, devons-nous être bien imprégnés de cette idée primordiale que, dans la région parisienne, l'organisation des transports collectifs doit être considérée comme un service public.

Si je rappelle ces vérités élémentaires, c'est que dans les discussions à l'Assemblée nationale et dans les commissions du Conseil de la République, on s'est, à mon sens, laissé trop impressionner par la notion de service industriel et, en conséquence, par la volonté d'assurer à tout prix l'équilibre financier des transports en commun de Paris et de sa banlieue.

Au cours de la séance du 12 décembre dernier à l'Assemblée nationale, M. Pierre Métayer, socialiste, disait à ce sujet:

« Celle-ci « — la régie — » doit faire face par ses recettes de toute nature, à ses dépenses d'exploitation, à ses charges d'entretien et à ses dépenses de renouvellement. »

Mais M. Pierre Métayer ajoutait:

« Ces dispositions sont théoriquement satisfaisantes mais il faudra — je le dis tout net — combattre la démagogie qui

consiste à déplacer la solution du problème et à faire payer par le contribuable ce qui doit être payé par l'usager. »

Il est bon de rapprocher de ces déclarations récentes d'un représentant du groupe socialiste celles que faisait M. Henri Sellier, administrateur dont la compétence est indiscutée, à une séance du conseil général de la Seine.

M. Henri Sellier s'exprimait ainsi:

« Personne n'envisage l'équilibre. Nous avons soutenu depuis longtemps — et cette opinion n'est plus contestée à l'heure actuelle — que le déficit des transports est une chose normale.

« Il est légitime et équitable que la collectivité, pour laquelle les transports constituent une création quotidienne de richesses, contribue, par ses ressources, sur son budget, à des dépenses d'exploitation qu'il serait inéquitable et injuste de faire supporter par les seuls usagers. »

Je crois qu'il serait utile que les parlementaires socialistes de 1948 retournent à l'école d'Henri Sellier.

Il convient d'ajouter que, pour assurer l'équilibre financier de la gestion, il ne suffit pas de multiplier le nombre actuel d'usagers par l'augmentation des tarifs imposée, car, ainsi, l'équilibre n'est obtenu que sur le papier. En effet, le plus grand nombre d'usagers, qui sont des travailleurs, ne peuvent pas dépenser plus que ce qu'ils reçoivent comme salaire ou traitement.

Nous trouvons, dans le passé, un exemple suggestif où l'augmentation exagérée des tarifs a abouti à faire baisser les recettes. En 1925, il avait été décidé de doubler les tarifs le dimanche. Le nombre des voyageurs dominicaux — et, par là même, le montant des recettes — baissa dans de telles proportions que, quelques semaines après, tout le monde était d'accord pour revenir au tarif simple.

Il faut également considérer que les frais de transport pour se rendre de l'habitation au lieu de travail, et retour, s'ajoutent au prix du loyer. Or, la crise du logement, en fixant les locataires dans leur résidence actuelle même s'ils changent d'employeur, grève le budget de la plus grande partie des travailleurs de la région parisienne.

Les transports en commun constituent donc bien un service public et les tarifs ne doivent pas être établis avec l'objectif d'équilibrer la totalité des dépenses par des recettes fournies seulement par des usagers, mais encore avec le souci primordial d'assurer, dans le cadre d'un plan judicieux d'aménagement de la région parisienne, un service de transports rapides réduisant les pertes de temps et les fatigues et ménageant les ressources de la population laborieuse, qui constitue la clientèle essentielle de ces transports.

Il est indispensable, par là-même, que les élus qui représentent cette population et qui sont en contact quotidien avec elle, jouent, avec le personnel qui connaît tous les problèmes techniques à résoudre, un rôle déterminant dans l'organisation et la gestion judicieuse des transports.

Il n'est pas douteux non plus que l'importance de la région parisienne justifie la désignation par le Gouvernement de techniciens appelés à assumer, avec les élus et les représentants du personnel, la responsabilité de la gestion. Car l'organisation des transports pour une agglomération qui comprend au moins le septième de la population française ne peut manquer d'avoir des répercussions au point de vue national.

Mais la fixation des tarifs, la fréquence des passages, la détermination des lignes à créer, la modernisation et la coordination des divers moyens de transport sont du ressort essentiel des représentants de la population considérés par elle comme responsables de la bonne marche des services et qui, dans un régime démocratique, doivent avoir la majorité dans les divers organismes appelés à prendre les décisions.

Il est bon de souligner, d'autre part, qu'avant la guerre toutes les charges financières concernant la création et le fonctionnement des transports en commun de la région parisienne ont été supportées pour la plus grande partie par les usagers et que, jusqu'à cette époque, l'Etat n'a pas accordé de subventions pour les dépenses de cet ordre.

La construction du métropolitain, le matériel, les véhicules, les autobus, les dépôts, les ateliers rattachés, tout a été payé — du moins en ce qui concerne les emprunts maintenant amortis — par les usagers, c'est-à-dire par les travailleurs et les contribuables du département de la Seine.

Bien mieux, lorsque, dans le passé, l'Etat a cru bon de se mêler de l'organisation des transports de la région parisienne, il en est toujours résulté un désordre et un gaspillage d'argent.

Permettez-moi, à ce sujet, de citer un extrait d'un article consacré, dans le numéro de février des *Cahiers français d'information*, à l'organisation des transports parisiens. On lit dans ce document:

« C'est ainsi que le ministre des travaux publics, arguant du droit revenant à l'Etat depuis une loi du 11 juin 1888 de concéder tout tramway empruntant une route nationale — et la plupart des grandes artères de Paris et de la Seine rentrent dans cette catégorie — attribua directement, en 1891, de nouvelles lignes à des compagnies diverses.

« A partir de cette date, les concessions allèrent en se multipliant, sans ordre ni plan préétabli. Au début de 1910, 92 lignes réparties entre 12 sociétés, dont les privilèges expiraient en général le 31 mai de la même année, étaient exploitées.

« Cette période anarchique du point de vue administratif » — c'est l'expression même qui figure dans le texte des *Cahiers français d'information*, publication officielle du Gouvernement — aboutissait à ce que certaines des sociétés — c'est mon commentaire — se faisaient concurrence au détriment de la population qui en supportait les frais.

L'intervention de l'Etat a eu également pour conséquence de retarder la construction de la première ligne du métropolitain dans Paris. Ainsi que le rappelle M. Léo Hamon dans son rapport de 1946 sur la régie autonome des transports parisiens:

« Les premières études concernant le réseau métropolitain remontent à 1855.

« En 1883, le conseil municipal de Paris avait arrêté un projet pour la réalisation duquel il demanda le vote d'une loi déclarant l'utilité publique. L'Etat, estimant que le réseau projeté n'avait pas un caractère local » — car l'Etat a toujours des appréciations spéciales...

M. Laffargue. Très bien!

M. Marrane. ...« ne donna pas suite à la demande du Conseil.

« Il entendait être puissance concédante, ainsi qu'il l'avait tenté pour le réseau routier. »

Les différends à ce sujet entre la ville de Paris et l'Etat durèrent un certain nombre d'années et il fallut attendre une loi de 1898 pour autoriser les travaux de la première ligne de métro qui fut construite en prévision de l'exposition universelle de 1900.

De ce fait — et je cite encore les *Cahiers français d'information* — Paris était en retard sur plusieurs grandes capitales étrangères. L'Underground de Londres date de 1863, celui de New-York de 1868; Berlin avait suivi en 1875.

C'est donc essentiellement en raison de l'intervention de l'Etat à cette époque que Paris réalisa le métropolitain avec environ un quart de siècle de retard sur les grandes capitales étrangères.

L'Etat est encore intervenu dans la question des transports parisiens au moment de la guerre 1914-1918, mais pour réquisitionner les autobus dans l'intérêt national.

Pendant la guerre 1939-1945, le Gouvernement du traître Laval avait pris en main la direction du métropolitain et des transports de surface, dépossédant ainsi les assemblées municipale et départementale de leurs attributions et cela — il faut le redire — non dans l'intérêt national, mais pour servir l'ennemi en assurant, par la suppression des lignes de surface, la récupération des véhicules dont avaient besoin les armées allemandes.

Depuis la libération, l'Etat, sous le fallacieux prétexte qu'il a payé une partie du déficit des transports du département de la Seine — déficit qu'il a lui-même créé — s'est arrogé, par une véritable spoliation, le droit de gérer un service qui ne lui appartenait pas.

Je rappelle que, dès le 31 octobre 1944, le comité parisien de la libération adoptait, sur ma proposition, un vœu tendant à l'abrogation de la loi du 27 décembre 1941, relative à l'organisation des transports en commun de la région parisienne, et à la revision, en tant que de besoin, des conventions en date du 1er décembre 1941 passées entre la ville de Paris, le département de la Seine et la compagnie du chemin de fer métropolitain.

Le Gouvernement n'a tenu aucun compte de ce vœu. En violation des principes démocratiques, l'Etat se refuse, la guerre étant cependant terminée, à rendre ce dont il s'est emparé à la faveur de la défaite et pour le profit des occupants nazis.

Il a perpétué une situation qu'il avait créée — je le répète — uniquement pour permettre à l'armée hitlérienne d'utiliser le matériel d'autobus pour ses besoins militaires, c'est-à-dire contre nos alliés, contre la résistance française et contre l'intérêt national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le Gouvernement a ainsi continué, depuis la libération, à appliquer les méthodes dictatoriales de Vichy.

Je viens de démontrer que les interventions de l'Etat dans la gestion des transports du département de la Seine ont toujours été, jusqu'ici, néfastes aux usagers.

M. Laffargue. Il n'y a pas que ces interventions qui furent néfastes; je connais d'autres exemples!

M. Marrane. C'est surtout l'Etat, dirigé par les amis de M. Laffargue, qui a été néfaste aux usagers. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Cependant, M. le ministre des transports et certains membres de l'Assemblée nationale ont tiré argument du fait que l'Etat paye une partie du déficit actuel pour tenter de justifier sa prédominance dans la gestion des transports de la région parisienne.

Il n'est peut-être pas superflu de citer quelques chiffres à ce sujet pour situer exactement la responsabilité de l'Etat et démontrer l'importance financière de la spoliation dont ont été victimes les usagers et les contribuables du département de la Seine.

En 1939, il y avait 3.496 autobus en service; au 1er janvier 1948, il n'y en a plus que 1.920. Sans doute, l'Etat a accordé des indemnités pour les autobus qu'il a réquisitionnés. Pour 2.227 autobus, l'Etat a versé, en chiffres ronds, près de 362 millions, soit 162.400 francs par autobus.

Mais, après la libération, il a revendu au département de la Seine 780 véhicules au prix moyen de 80.490 francs l'unité. Ces autobus étaient dans un état lamentable; il a fallu les reviser, les réparer. Cette opération, d'après les chiffres qui m'ont été fournis, est revenue à 369 millions, soit à 473.000 francs par autobus.

D'autre part, par suite de la réduction du nombre d'autobus, l'Etat a pris la responsabilité de licencier une partie du personnel des transports de surface, et les sommes allouées, soit au titre d'indemnités, soit au titre de pécule, se sont élevées à 287 millions.

A ces chiffres, il convient d'ajouter celui résultant de l'accroissement des charges de la caisse des retraites du fait de la mise à la retraite par anticipation d'un certain nombre d'agents. Cette augmentation des charges serait évaluée, pour 1947, à un chiffre oscillant entre 50 et 60 millions.

Si l'on ajoute que les frais généraux supportés avant la guerre pour 3.500 autobus sont restés sensiblement les mêmes pour 2.000, il est bien évident que toutes ces charges devraient être normalement supportées, non point par les usagers du département de la Seine, qui n'ont assumé, en l'occurrence, aucune responsabilité, mais bien par l'Etat, responsable de la plus grande partie du déficit des transports en commun du département de la Seine, que ce soit en souterrain ou en surface, et dont l'intervention en la matière s'est toujours traduite par du désordre et des charges financières supplémentaires pour les usagers et les collectivités de la ville de Paris et du département de la Seine.

Mais il y a mieux. Avant la guerre, le département de la Seine est venu en aide à l'Etat pour améliorer la gestion et réduire le déficit de certaines lignes de chemin de fer de banlieue dont il assumait la direction. Je donnerai deux exemples: la suppression des chemins de fer de ceinture et leur remplacement par la ligne d'autobus PC; le chemin de fer de Sceaux cédé au département de la Seine.

Quelques chiffres préciseront les résultats obtenus: en 1927, la ligne de Sceaux avait transporté 15.470.000 voyageurs; en 1937, dernière gestion du P. O., ce nombre était réduit à 8.200.000. En 1947, la même ligne exploitée par le métropolitain a transporté 43.417.000 voyageurs, soit cinq fois plus qu'en 1937.

Pour la petite ceinture, le trafic moyen par chemin de fer était de 8.225.000 voyageurs avant la cession au département de la Seine. Il a été de 28.285.000 en 1947 pour la ligne d'autobus P.C.

J'ajoute que, en ce qui concerne cette dernière ligne, l'Etat conscient du service que lui rendait le département de la Seine en reprenant l'exploitation à son compte a accepté d'accorder son concours financier:

1° Par le versement d'une allocation forfaitaire de 18 millions en 6 annuités de 3 millions;

2° Par le remboursement pour chacune des six premières annuités de la moitié du déficit total de la ligne d'autobus P.C., compte tenu du capital et sous déduction des 3 millions versés au titre de l'allocation forfaitaire;

3° Par le remboursement de la moitié du déficit total de la ligne P.C. pour chacune des six années suivant la suppression de l'allocation forfaitaire de 3 millions.

Mais, en l'occurrence, l'Etat réalisait des économies en même temps que les usagers en trouvaient des avantages.

Ainsi, on peut constater que, tandis que l'intervention de l'Etat dans la gestion des transports de la Seine a toujours été néfaste aux usagers, au contraire, quand le département est intervenu, son action a eu pour conséquence une réduction du déficit dans les services des transports exploité par l'Etat et une amélioration de confort et de rapidité pour les usagers.

A l'heure actuelle encore, pour ne citer qu'un des projets à réaliser d'urgence, la modernisation de l'exploitation de la ligne de Vincennes, on n'aperçoit pas ce qui empêche l'Etat d'envisager sans délai la réalisation de cette opération, sinon le fait que ses services techniques manifestent peu d'ardeur pour assurer eux-mêmes dans des conditions satisfaisantes l'amélioration et la modernisation de cette partie du réseau.

Tout ceci établit que l'intérêt des usagers de la région parisienne c'est que l'Etat n'intervienne que le moins possible dans la gestion des transports parisiens, en laissant cette gestion aux assemblées départementales qui obtiennent de meilleurs résultats que lui.

Une question a soulevé de vives controverses: l'Etat doit-il participer au déficit des transports de la région parisienne ?

Je rappelle qu'avant la guerre, il n'accordait aucune subvention. Mais, en ce moment, la participation de l'Etat dans la gestion et le déficit éventuel s'impose pour de multiples raisons:

1° L'Etat est le principal responsable du déficit actuel, pour sa gestion depuis 1942;

2° Il s'oppose, pour des raisons financières nationales, aux emprunts qui permettraient de reconstituer le parc de voitures existant avant guerre;

3° Il assure un rôle déterminant et exagéré dans la gestion des transports parisiens;

4° Les contribuables de la Seine payent la plus grande partie des impôts d'Etat.

Deux exemples seulement: en 1945, il a été payé, dans la Seine, au titre des traitements, salaires et rentes viagères, 12 milliards et demi, soit 41 p. 100 du total pour la France, et au titre de l'impôt général sur le revenu 37,6 p. 100 du total pour la France.

Cependant, si l'Etat rendait tout le matériel qu'il a prélevé sur le parc de voitures existant avant la guerre, je suis persuadé que les assemblées départementales préféreraient renoncer à toute subvention pour conserver la responsabilité de la gestion de leurs transports plutôt que de se résigner à ne jouer qu'un rôle de figurant dans cette gestion.

Je voudrais maintenant attirer l'attention du Conseil de la République sur les points les plus importants qui différencient les projets adoptés par le conseil général de la Seine et le conseil général de Seine-et-Oise, de celui qui nous vient de l'Assemblée nationale et du rapport présenté à votre examen par M. Henri Barré.

Pour résumer ces différences, je dirai que le projet qui nous est soumis actuellement comporte: 1° la délimitation du secteur de Seine-et-Oise; 2° le retrait du monopole des transports dans le département de la Seine; 3° la désignation par décret du directeur général, d'un commissaire du Gouvernement et d'un commissaire adjoint; 4° l'institution d'un comité technique consultatif; 5° l'intervention des transporteurs routiers privés; 6° les décisions concernant les tarifs sont prises en dernier ressort par le Gouvernement.

Sur le premier point il m'apparaît que le conseil général de Seine-et-Oise est au moins aussi compétent que les services de l'Etat pour juger de l'étendue du secteur départemental d'exploitation qu'il est désirable d'affecter à la régie autonome des transports parisiens.

Sur le deuxième point le monopole a été attribué en fait jusqu'ici pour le département de la Seine, souterrain ou en surface, à la régie du métropolitain, ce qui assurait une unité de vues et de méthode dans l'exploitation, et par là même une réduction sensible des dépenses.

Sur le troisième point, le directeur général doit être nommé par décret. On veut encore désigner un commissaire du Gouvernement qui aura le contrôle permanent sur toute l'exploitation ainsi qu'un commissaire adjoint désigné par le ministre des finances pour assurer le contrôle financier en vertu d'un texte de Vichy pris le 11 décembre 1940.

Je crois avoir démontré que cette ingérence du Gouvernement a toujours été néfaste à une bonne organisation des transports parisiens.

Sur le quatrième point, le comité technique consultatif qui n'était pas prévu dans les projets adoptés par les conseils généraux intéressés, ne correspond à aucune nécessité puisque c'est le Gouvernement qui doit désigner les techniciens et qu'au surplus dans la représentation des membres du personnel au sein de la régie autonome des transports, il y a déjà des techniciens qualifiés.

La démonstration pratique de cette affirmation a déjà été faite puisqu'avec un nombre de voitures fort réduit, le nombre de voyageurs transportés a été beaucoup plus considérable depuis la libération qu'avant la guerre.

Sur le cinquième point, l'introduction des transports routiers dans l'office de coordination est le reflet de l'intention des auteurs de cette proposition de favoriser la concurrence des firmes privées, plus préoccupés en général de vendre du matériel que d'assurer une desserte rationnelle des transports de la région parisienne, ceci dans le but évident d'entraver le fonctionnement normal de la régie autonome des transports pour préparer de nouvelles concessions à des trusts privés.

Sur le sixième point, si les décisions prises par l'assemblée générale de l'office n'assuraient pas l'équilibre financier de la régie autonome, la décision concernant les tarifs serait prise par décret délibéré en conseil des ministres.

Ainsi, il est clair qu'en fait d'après le texte rapporté par M. Barré, c'est le Gouvernement qui conserve la direction et la gestion des transports de la région parisienne.

Les délégués des conseils généraux ne sont autorisés qu'à émettre des avis consultatifs, puisque les organes de décision dépendent directement du Gouvernement, dont les interventions ont toujours été néfastes dans le passé, alors qu'au contraire l'intérêt des usagers, l'intérêt du développement économique de la région parisienne, exigeraient que l'on tienne le plus grand compte des décisions prises par les assemblées départementales de la Seine et de Seine-et-Oise.

Avant la guerre, notre regretté camarade Pierre Sémard, secrétaire général de la fédération des cheminots, qui fut arrêté par le gouvernement Daladier et livré à l'ennemi pour être fusillé le 7 mars 1942, avait élaboré un projet de réorganisation des transports de la région pari-

sienne, qui démontre qu'en même temps qu'un grand patriote, il était également un grand administrateur. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le conseil général de la Seine, aussitôt après l'élection de ses membres, en 1945, a pris l'initiative de constituer, avec le conseil municipal de Paris et le conseil général de Seine-et-Oise une commission mixte des transports, qui a établi un texte s'inspirant du projet déposé devant l'assemblée départementale de la Seine en 1938 par nos camarades Pierre Sémard et Auguet.

Sur le rapport de MM. Léo Hamon, Degornet, Thomasson et Vicario, le conseil général de la Seine, ainsi que je le rappelais au début de cet exposé, a adopté le 7 février 1946, c'est-à-dire il y a plus de deux ans, le projet de la commission mixte qui a reçu, d'autre part, l'approbation du conseil général de Seine-et-Oise.

Animé du souci d'une organisation rationnelle des transports et de son extension dans les départements de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise, le conseil général de la Seine s'est prononcé pour la création d'une régie autonome de transports dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Cette régie était administrée par un conseil d'administration à composition tripartite, qui comprenait: 1° des élus; 2° des représentants du personnel; 3° des techniciens désignés par les ministères intéressés.

C'est de ce projet que le gouvernement de M. Léon Blum s'était inspiré pour établir le texte présenté par lui au Parlement en 1947.

Nous pensons qu'il convient de reprendre ce texte comme base de discussion. Je demande au Conseil de la République de voter la motion préjudicielle que j'ai présentée à cet effet.

Ainsi, le Conseil de la République démontrera clairement:

1° Qu'il estime que le meilleur moyen de défendre les intérêts de l'Etat, c'est de faire confiance, suivant les principes de la Constitution, aux assemblées secondaires;

2° Qu'il entend tenir compte du programme du conseil national de la Résistance qui veut que soient réduites les attributions et la malfaisance des trusts privés;

3° Qu'il entend rendre aux collectivités secondaires la responsabilité du fonctionnement des services dont elles assuraient, avant guerre, l'organisation et la gestion dans des conditions qui donnaient satisfaction aux populations intéressées.

Mesdames, messieurs, si le projet de loi présenté par le gouvernement socialiste homogène de M. Léon Blum avait tenu un assez grand compte du projet adopté par les conseils généraux de la région parisienne, le projet, adopté par l'Assemblée nationale, et le texte proposé par la commission des moyens de communication et des transports, donnent pratiquement la direction de la gestion d'un service public dont il n'est pas propriétaire à l'Etat, dont les collectivités et les usagers du département de la Seine ont toujours eu à se plaindre dans le passé.

C'est un abus de pouvoir incontestable...

M. Jules Boyer. Ce n'est pas la discussion générale du projet. Je considère que vous manquez de respect pour cette Assemblée. Ce n'est pas une motion préjudicielle que vous déposez!

Vous venez défendre un contre-projet qui ne nous est pas soumis. Vous n'êtes pas dans le sujet.

M. Laffargue. On fait le procès des nationalisations!

M. Marrane. Cela vous gêne sans doute, je le comprends, monsieur Boyer...

M. Jules Boyer. J'estime que vous avez le devoir de respecter cette Assemblée et de ne pas prendre la parole sur un artifice de procédure

M. Marrane. Quand j'aurai des leçons de respect à l'égard de cette assemblée à recevoir, ce n'est pas chez vous que j'irai les chercher. (*Mouvements divers.*)

Je disais donc: c'est un abus de pouvoir incontestable, un de ces actes de spoliation, qui ont préparé la confiscation, sous prétexte de blocage, d'une partie des billets de 5.000 francs.

Il y a plus encore. Dans le projet dont nous sommes saisis, le directeur général doit être nommé par le ministre et la nomination du président du conseil d'administration doit être également approuvée par décret pris sur proposition du ministre des travaux publics et des transports; et, pourtant, ces décisions abusives n'ont pas encore paru suffisantes.

Le Gouvernement et la majorité de la troisième force (*Exclamations sur de nombreux bancs*) ont estimé que ce n'était pas assez de se réserver pratiquement la nomination du directeur général et du président du conseil d'administration; ils ont encore ajouté la désignation par le ministre des travaux publics d'un commissaire du Gouvernement siégeant à l'office des transports et, par surcroît, d'un commissaire adjoint désigné par le ministre des finances.

Décidément, ces messieurs ont beaucoup de petits amis à placer. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Sourires sur divers bancs.*)

Il apparaîtra à toute personne de bonne foi que non seulement toutes ces dispositions sont destinées à frapper de paralysie l'office des transports de la région parisienne, mais qu'elles sont aussi l'expression d'un plan mûrement établi pour accabler les usagers de la région parisienne par des tarifs abusifs et qu'elles constituent une nouvelle amputation des liberté communales, puisque la ville de Paris, les départements de la région parisienne et certaines communes pourront subir, malgré elles, des impositions forcées pour faire face au payement des subventions prévues.

Le texte adopté par l'Assemblée nationale avait émasculé les attributions de la région autonome et ouvert toute grande la porte à la concurrence des transports privés.

Le texte adopté par la commission des transports du Conseil de la République a encore aggravé la situation.

Le président de la commission des transports, M. Brunhes, s'est fait le défenseur de ces intérêts privés sous prétexte de défendre l'intérêt des usagers. M. le président de la commission des transports a soulevé — oh! bien timidement — un coin du voile qui recouvre les tractations entre M. Jules Moch et les transporteurs privés. Il paraît qu'un accord est intervenu entre eux pour le respect de la liberté commerciale. Si l'on rapproche cette information d'une déclaration formulée à l'Assemblée nationale par un ancien conseiller municipal de Paris « qu'il ne serait peut-être pas mauvais, au point de vue technique » qu'un des anciens trusts contrôle l'organisation des transports parisiens, on peut en déduire qu'il y a anguille sous roche, ou plus exactement que les trusts sont à l'affût des transports parisiens.

Quand on lit, en effet, l'exposé des motifs présentés par M. Barré, on est frappé par ce fait que les textes sont rédigés, non pas avec la préoccupation essentielle d'assurer dans les meilleures conditions la gestion, la coordination et le développement des transports, mais avant tout de protéger les transporteurs routiers contre tout acte arbitraire de l'office.

Lors de la création des nouvelles lignes, la régie autonome pourra être mise en compétition, selon les règles de la liberté commerciale, et non en concurrence avec les transporteurs privés, précise M. le rapporteur Barré.

Force nous est de constater à ce sujet que la régie autonome sera toujours désavantagée pour de multiples raisons: charges sociales, de personnel, de retraites, frais généraux supportés pour 3.500 voitures alors qu'il n'y en a plus que 2.000 en service et qu'il ne reste, en fait, qu'un matériel ancien et en grande partie usé — l'ennemi a réquisitionné les voitures les plus modernes — nécessitant des frais élevés d'entretien et de réparation; matériel dont la plus grande partie serait transformée et remplacée s'il n'y avait pas eu la guerre.

Les transporteurs privés, au contraire, pourront faire fonctionner de nouvelles lignes avec du matériel neuf, plus moderne et sans charges sociales exorbitantes.

A cette objection, il nous a été répondu que l'office pourrait imposer des obligations de nature à rétablir l'équilibre, les membres composant le conseil d'administration de la régie ou de l'office pouvant jouer un rôle important dans l'établissement de ces obligations.

Il est bien évident que, dès maintenant, toutes dispositions sont prises pour assurer la majorité, à la fois au conseil d'administration de la régie autonome et à celui de l'office des transports parisiens, aux personnalités hostiles aux nationalisations et aux services publics en régie.

Il est aisé de prévoir, dès à présent, que les textes adoptés par l'Assemblée nationale ou proposés par la commission des transports permettront aux agents des trusts français ou américains (*Exclamations et rires sur divers bancs.*) de faire la démonstration que la gestion des entreprises nationalisées ou en régie directe est toujours désastreuse. En fait, jamais encore la gestion d'un service public ne s'est présentée dans des conditions aussi désavantageuses.

Il est d'ailleurs symptomatique que ce soient les adversaires de la démocratie et des libertés communales qui, sous prétexte de défendre les libertés de Paris, ont prévu l'élargissement de sa représentation au sein des organismes de direction ou d'administration.

Il s'agit, en fait, d'une opération politique dirigée contre la régie autonome.

C'est parce que la majorité du conseil municipal de Paris est du rassemblement populaire français ...

M. Laffargue. Tiens! tiens!

M. Marrane. ...C'est-à-dire réactionnaire et hostile aux nationalisations que sa représentation a été élargie.

M. Laffargue. Ce n'est pas possible, puisque le peuple de Paris est avec vous!

A l'extrême gauche. Il n'est en tout cas pas avec vous, monsieur Laffargue.

M. Marrane. Au contraire, la représentation du conseil général de Seine-et-Oise, dont la majorité est de gauche, a été réduite et celle de l'Oise supprimée.

M. Laffargue. La majorité est déplacée en Seine-et-Oise depuis les dernières élections!

M. Marrane. Vous n'avez même pas lu le projet en question; ce n'est pas la peine d'intervenir. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Il s'agit là, à coup sûr, d'une intention de véritable sabotage du projet de régie autonome adopté en février 1946 par les assemblées départementales de la région parisienne. Ce projet a été mutilé afin de déconsidérer la gestion en régie, alors que son adoption aurait permis d'assurer une gestion normale et un développement rationnel des transports dans la région parisienne.

Le texte rapporté par M. Barré condamne à l'échec certain tout effort d'organisation moderne et rationnelle. Il consacre un acte indiscutable de spoliation. Il constitue une violation des libertés démocratiques, il prépare l'intervention des trusts français ou américains (*Exclamations sur divers bancs*), il est donc contraire à l'intérêt régional et national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En déposant une motion préjudicielle...

M. Boisrond. Qu'est-ce qu'une motion préjudicielle ?

M. Marrane. Je suis en train de vous l'expliquer. Vous avez la tête dure et bien du mal à comprendre ce que je vous dis! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Boudet. Ce n'est pas clair!

M. Marrane. Monsieur Boudet, vous m'avez dit que j'étais toujours très clair et que vous me compreniez toujours. Cela m'étonnerait qu'il n'en soit pas de même aujourd'hui! (*Sourires.*)

M. Boudet. L'exception confirme la règle.

M. Marrane. En déposant une motion préjudicielle tendant à reprendre l'examen du projet de loi n° 251 déposé par le Gouvernement de M. Léon Blum, nous offrons au groupe socialiste une nouvelle occasion...

M. Henri Buffet. Les sirènes!

M. Marrane. ...de prouver sa fidélité à la fermeté des conceptions politiques de ses principaux chefs. (*Rires à l'extrême gauche.*)

A gauche. Merci!

M. Henri Buffet. C'est l'invitation à la valse!

M. Marrane. Et M. Hamon, qui fut le rapporteur du projet initial devant le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, pourra manifester, en entraînant son groupe du mouvement républicain populaire, la fermeté de ses sentiments paternels en défendant son propre enfant. (*Nouveaux rires et applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le groupe communiste, fidèle défenseur des libertés communales...

M. Henri Buffet. Et des artisans des transports!

M. Marrane. Et des artisans des transports, vous l'avez compris; pour une fois vous avez une parole intelligente! (*Applaudissements et rires sur les mêmes bancs.*)

M. Henri Buffet. Merci de l'appréciation!

M. Marrane. Le groupe communiste, fidèle défenseur des libertés communales, constatant que le projet qui nous est présenté au nom de la commission des transports n'est plus qu'une vague caricature du projet élaboré en 1938 par nos camarades Semard et Auguet, sûr de traduire la volonté de la population parisienne, vous demande de rejeter le rapport de M. Barré en votant la motion préjudicielle que j'ai eu l'honneur de déposer. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Brunhes, président de la commission des moyens de communication et des transports, sur la motion préjudicielle.

M. Julien Brunhes, *président de la commission des moyens de communication et des transports.* La commission, saisie de la motion préjudicielle proposée par M. Marrane et le groupe communiste, a refusé de la prendre en considération, à l'unanimité moins les voix de nos collègues communistes.

Dans ces conditions, je me fais l'interprète de cette commission en demandant au Conseil de ne pas adopter la motion préjudicielle présentée par M. Marrane.

M. le président. La parole est à M. Christian Pineau, ministre des travaux publics et des transports.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics et des transports.* Mes chers collègues, le Gouvernement vous demande de repousser la motion préjudicielle présentée par M. Marrane et de discuter au contraire le rapport de M. Barré.

Au cours de l'examen des articles, j'aurai peut-être l'occasion d'indiquer certains points de désaccord avec le texte de la commission tel qu'il vous sera rapporté; nous en discuterons, mais, dans l'ensemble, c'est le texte de votre commission que le Gouvernement accepte et demande à votre assemblée de vouloir bien discuter.

Mon propos est maintenant de répondre à M. Marrane.

Ce que le Gouvernement cherche — et je crois que l'Assemblée nationale l'a suivi — c'est avant tout à réaliser cette coordination des transports de la région parisienne indispensable non seulement à leur fonctionnement même, mais aussi au développement général de la région. Nous avons toutefois, en posant le principe de la coordination nécessaire, prévu un certain nombre de réserves, qui sont les suivantes:

Tout d'abord, nous ne voulons pas créer de monopole. Nous entendons bien que, lorsque certaines lignes seront en concurrence directe les unes avec les autres, il appartiendra à l'office de décider, après avoir pris les garanties nécessaires, que ces lignes seront coordonnées; mais aucun monopole ne devra être donné à la régie autonome, en particulier lorsqu'il s'agira de coordonner des lignes qui peuvent très bien, en l'état actuel de choses, rester entre les mains de transporteurs privés.

D'autre part, en cas de coordination, l'indemnisation des transporteurs devra être effectuée de manière équitable. Le Gouvernement s'en est préoccupé; l'Assemblée nationale elle-même estime absolument indispensable de donner des garanties aux transporteurs privés lorsque la régie serait amenée à reprendre un certain nombre de lignes; les textes nécessaires à cet effet sont inclus dans le projet.

Quant à la troisième réserve, je l'estime tout à fait fondamentale et je serai en désaccord total avec les déclarations de M. Marrane. Le Gouvernement et l'Assemblée nationale se sont préoccupés des répercussions financières du projet qui vous est soumis aujourd'hui.

Nous trouvons extrêmement facile de défendre des propositions sans se soucier le moins du monde de leurs répercussions financières; cela est du moins facile quand on ne paye pas la note et quand on n'est pas contribuable. J'estime que pour nous, qui avons la responsabilité des deniers du contribuable, il est de notre devoir, à moins de forfaiture, de gérer ces deniers au mieux de l'intérêt général et de ne pas les gaspiller pour satisfaire des instincts démagogiques ou des intérêts électoraux. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite. — Interruptions à l'extrême gauche.*)

Mlle Juliette Dubois Nous aussi, nous payons nos impôts!

M. le ministre des travaux publics et des transports. M. Marrane a parlé tout à l'heure de certaines contradictions entre la position de M. Sellier et celle de M. Métayer.

M. Marrane a la très grande chance d'appartenir au parti qui n'a jamais connu de contradiction au cours de son histoire! (*Applaudissements et rires à gauche, au centre et à droite. — Bruit à l'extrême gauche.*)

Mais il peut y avoir des cas où les contradictions s'expliquent par le fait que la situation financière de l'Etat s'est modifiée. Je crois que certaines positions qui eussent été possibles avant la guerre, à un moment où la situation financière, sans être bonne, n'était pas aussi dramatique qu'elle l'est devenue, ne sont pas concevables dans notre situation actuelle.

Le budget de l'Etat est en déficit et ce n'est qu'aux prix de sacrifices considérables demandés aux contribuables que nous pouvons envisager cette année la possibilité de réaliser un équilibre budgétaire. Encore devons-nous prévoir le financement de dépenses exceptionnelles qui sont le résultat des dommages causés par la guerre.

Dans ces conditions, prétendre qu'il peut y avoir des déficits et qu'il appartiendra à l'Etat de les payer, est aussi facile et dangereux que de proposer l'augmentation de telle ou telle subvention, l'augmentation des avantages accordés sur le budget à telle ou telle catégorie sociale et en même temps de prôner dans le pays la réduction des impôts ou le non-payement du prélèvement exceptionnel.

Une telle attitude correspond à une politique bien déterminée qui est la politique de l'inflation; chacun sait que l'inflation, dans tous les pays, a mené à la dictature. Il est donc normal, au moment où, dans certains points du monde, on cherche à priver le peuple de ses libertés, de tenter, par l'inflation, d'obtenir, aujourd'hui, dans notre pays, un résultat semblable. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite. — Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Legeay. Au sujet!

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est ce que ni le Gouvernement ni aucun démocrate digne de ce nom ne pourra jamais admettre. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Legeay. Nous n'avons pas la même conception de la démocratie!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Au demeurant, vous avez tout à l'heure, monsieur Marrane, critiqué le rôle de l'Etat et je n'en entreprendrai point ici la défense. Mais permettez-moi de vous dire que l'Etat vous rend parfois certains services.

En particulier, lorsqu'il s'agit d'augmenter les tarifs de transports, que ce soit dans la région parisienne ou ailleurs, nous voyons trop souvent des membres de conseils municipaux ou de conseils généraux

affirmer qu'il est absolument inhumain d'augmenter ces tarifs et en même temps faire des appels assez directs au ministre des travaux publics en lui disant: « Nous ne voulons pas, parce que nous avons des électeurs, augmenter les tarifs, mais vous, administration, faites-nous la grâce de nous imposer ces augmentations. Nous pourrons ensuite entreprendre dans le pays des campagnes contre vous. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Cardonne. C'est indigne d'un ministre.

A l'extrême gauche. Jésuite! Jésuite!

M. Boudet. Ces messieurs se sentent touchés.

M. le président. Je vous en prie, messieurs, M. Marrane répondra.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Depuis quelques semaines, j'ai le plaisir de lire tous les jours, dans *l'Humanité*, que « le ministre des travaux publics va augmenter les tarifs du métro ». Le lendemain, le même journal reprend son thème: « Il ne les a pas encore augmentés il ne veut pas que nous puissions le critiquer. »

Je crois que, lorsqu'un office sera chargé de préparer la tarification des transports publics, il faudra que les membres de cet office sachent prendre leurs responsabilités.

Il ne faut pas se tourner vers l'Etat par simple peur d'être impopulaire, mais il le faut aussi lorsque l'on a réellement besoin de lui et dans des conditions un peu plus honnêtes que celles que nous constatons depuis un certain nombre de semaines.

Au demeurant, il est un point certain sur lequel, en matière de services publics, je tiens à apporter une précision valable, non seulement pour les transports de la région parisienne, mais pour l'ensemble des transports publics: j'admets parfaitement que l'Etat ou les collectivités interviennent lorsqu'il s'agit de rembourser à un service public une dépense exceptionnelle de caractère social.

Il est bon, par exemple, lorsqu'une assemblée demande l'application d'un tarif exceptionnel aux familles nombreuses, aux mutilés ou à telle ou telle catégorie sociale, qu'elle dépose en même temps sur son bureau une demande de crédit destinée à permettre le remboursement à l'entreprise intéressée du manque à gagner résultant de ces réductions de tarif.

Je trouve normal que l'on accorde, sur les transports parisiens, des réductions pour les familles nombreuses, mais il devrait exister, au budget du ministère de la santé publique, une ligne prévoyant une subvention correspondante. Aussi bien pour le métro, que pour la Société nationale des chemins de fer français et pour n'importe quelle entreprise de transport, nous pourrons ainsi exiger une gestion commerciale et la production d'un bilan réel qui ne soit pas grevé d'un certain nombre de charges sociales, souvent imprévisibles.

Ce système présentera un autre avantage: lorsqu'une assemblée voudra obtenir d'un ministre une réduction quelconque de tarif, elle prendra en même temps la responsabilité du crédit inscrit au budget de l'Etat et recherchera, si elle est honnête avec elle-même, les recettes compensatrices qui permettront d'en maintenir l'équilibre.

M. Boudet. Très bien!

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est dans ce sens, et dans ce sens seulement, qui se conçoit l'intervention de l'Etat dans une situation comme celle d'aujourd'hui.

Assurément, lorsque l'Etat se trouve dans une situation favorable, le principe des subventions devient admissible. Il est parfaitement logique, par exemple, que, sur le budget britannique qui est en excédent, un certain chiffre soit consacré à des subventions économiques. Mais à partir du moment où les subventions économiques se traduisent par de l'inflation, elles perdent leur caractère utile et deviennent dangereuses. C'est pourquoi, dans la période actuelle, nous les condamnons.

Voilà quelques-uns des points sur lesquels je voulais répondre à M. Marrane. J'aurai l'occasion d'intervenir dans la discussion des articles pour défendre certains aspects du projet du Gouvernement.

Encore une fois, mesdames, messieurs, ce projet a tenu compte de diverses opinions émises au sein de l'Assemblée nationale et qui semblent correspondre à des opinions de même nature au sein de votre propre Assemblée. Il est destiné uniquement à assurer la coordination des transports de la région parisienne dans de saines conditions financières. Le Gouvernement espère que vous voudrez bien le voter. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane pour répondre à M. le ministre.

M. Marrane. Monsieur le ministre, pour des raisons que je n'ai pas encore bien comprises, vous avez mêlé dans le débat des transports de la région parisienne, la République tchécoslovaque. (*Rires à l'extrême gauche.*)

Au centre. Vous parlez bien de l'Amérique à tout propos!

M. Marrane. Je dirai d'un mot que nous, communistes, nous saluons la démocratie tchécoslovaque et que nous nous réjouissons de la victoire de la liberté. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations à gauche et au centre.*)

M. le président. Nous sommes bien loin des transports de la région parisienne. Revenons au sujet.

M. Marrane. Je constate que vous avez trouvé très bien que M. le ministre parle de la Tchécoslovaquie; mais quand c'est moi qui en parle, vous trouvez que c'est très mal.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je n'ai pas parlé de la Tchécoslovaquie!

M. Marrane. J'ai répondu seulement d'un mot pour adresser, du haut de cette tribune, le salut du groupe communiste à la République démocratique tchécoslovaque. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Voyant. Au fascisme stalinien, ce n'est pas la même chose!

M. Marrane. Sur la question des transports, je répondrai à M. le ministre, qui a allégué les difficultés financières de l'Etat, que, précisément, dans le projet initial du conseil général de la Seine, il n'était pas demandé à l'Etat de verser une subvention, mais de rendre ce qu'il avait pris. Si l'Etat était honnête, il le ferait et je suis sûr qu'alors, pour assurer une exploitation rationnelle des transports de la région parisienne, les collectivités intéressées n'auraient pas à demander plus de subvention qu'avant la guerre.

Je répète qu'avant la guerre, l'Etat n'avait donné de subvention que pour les lignes qu'il avait demandé à la région parisienne de prendre à sa charge, afin d'alléger le déficit de la S. N. C. F.

Nous demandons donc simplement le retour au régime d'avant la guerre. M. le ministre a glissé à côté de la question, car, je le répète en insistant, l'Etat ne donnait pas de subvention pour les transports du département de la Seine. Mais vous avez pris les transports, vous les avez pillés. Rendez ce que vous avez pris. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous me dites: « Vous vous désintéressez des impôts. » Pas du tout! J'ai montré qu'en ce qui concerne les impôts départementaux — et je vous mets au défi de réfuter nos arguments — les travailleurs de la région parisienne, et plus particulièrement du département de la Seine, payent de 30 à 50 p. 100 de tous les impôts directs de l'Etat. (*Exclamations au centre et sur divers bancs à gauche.*)

Ce sont les chiffres officiels, monsieur Laffargue, je vous vois protester, vous n'y connaissez rien, vous ne pouvez donc pas discuter.

M. le ministre a parlé de démagogie. A quoi tend ma motion préjudicielle ?

M. Jules Boyer. A rien!

M. Marrane. Les aryens sont chez vous! Elle tend à reprendre le projet déposé par le gouvernement Léon Blum. Il est curieux d'entendre un ministre socialiste prétendre qu'un projet de loi déposé par M. Léon Blum est un projet démagogique. (*Rires et applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce n'est pas le projet Léon Blum que j'ai qualifié de démagogique, c'est votre discours.

M. Marrane. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre intervention. Je ne demande pas, en effet, à l'Assemblée d'approuver mon discours, mais ma motion préjudicielle. Puisque M. le ministre reconnaît que le projet de M. Léon Blum n'était pas démagogique, en votant ma motion préjudicielle, vous demanderez qu'on prenne comme base de discussion le projet de M. Léon Blum, dont M. le ministre reconnaît lui-même qu'il n'était pas démagogique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et puisque M. le ministre s'est adressé à M. Hamon, j'ajoute que notre collègue ne me démentira pas si je dis qu'il fait partie, lui aussi, des démagogues, car il a voté le projet du conseil général de la Seine avec tous les socialistes du conseil général de la Seine, de même que l'avaient voté tous les socialistes du conseil général de Seine-et-Oise.

M. Reverbori. Il a tous les Parisiens pour lui!

M. Marrane. Monsieur le ministre, des démagogues, il y en a beaucoup chez vous! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Si vous êtes contre la démagogie, vous pourriez commencer par faire de l'épuration dans votre parti. (*Nouveaux rires et applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Voyant. Il faut aller en Tchécoslovaquie!

M. le président. Vous n'êtes pas socialiste, ne répondez pas.

M. Marrane. On ne peut avoir que les défenseurs que l'on mérite. Je constate que c'est à l'extrême droite que M. le ministre des travaux publics trouve des défenseurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Protestations à droite.*)

J'ajoute qu'en l'occurrence, ce ne sont ni les socialistes des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, ni les conseil-

lers du mouvement républicain populaire de la Seine et de Seine-et-Oise, ni même les radicaux, monsieur Laffargue, qui sont des démagogues, c'est le ministre quand il vient ici combattre avec les arguments qu'il a employés un projet qui a été adopté dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise par tous les représentants des partis et non pas seulement par un parti.

Je défends ici un projet des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, je ne défends pas le projet d'un parti, et quand le seul argument de M. le ministre est que c'est de la démagogie, alors qu'il est ici le représentant de l'Etat qui s'est accaparé, par le fait du prince, des transports qui ne lui appartenaient pas, d'un ensemble qui constitue un actif de 150 milliards sans que l'Etat ait rien payé, je dis que le démagogue c'est le ministre, et j'espère que l'Assemblée ne le suivra pas. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Reverbori. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Marrane. Volontiers.

M. le président. Vous avez la parole avec l'autorisation de l'orateur, mais permettez-moi de vous rappeler que nous sommes dans la discussion d'un motion préjudicielle, et qu'en vertu de l'article 45 du règlement, seuls ont droit à la parole l'auteur de la motion et un orateur contre.

M. Reverbori. Je comprends très bien l'argumentation de M. Marrane lorsqu'il nous parle au nom de tous les représentants de la Seine et de Seine-et-Oise, Mais qu'il me permette de parler au nom des représentants du reste de la France.

Je ne lui apprendrai rien quand je dirai — il pourra consulter les chiffres — que la plus grande partie du déficit de la S.N.C.F. vient des tarifs pratiqués sur les lignes de banlieue et que le déficit des transports en commun de la région parisienne est considérable. Nous n'y voyons aucun inconvénient et nous croyons, étant donné la position de Paris, capitale de la France, et de sa région, qu'il est nécessaire que le reste du pays fasse un effort pour cette région parisienne. Mais qu'on ne vienne pas nous demander de faire un effort au delà de nos possibilités.

Voilà la raison pour laquelle, ne pouvant aller aussi loin que vous en cette matière, nous n'acceptons pas votre motion préjudicielle.

A l'extrême gauche. Vous aurez la médaille de sauvetage!

M. Léo Hamon. Voulez-vous, monsieur Marrane, me permettre de vous répondre ?

M. le président. Nous ne pouvons continuer ainsi. Je suis obligé d'invoquer l'article 45. En matière de motion préjudicielle, l'auteur à la parole, puis un orateur contre. Vous demanderez la parole tout à l'heure contre la motion préjudicielle, ou bien pour une explication de vote.

M. Marrane. Je vous remercie, monsieur le président.

M. Reverbori a bien voulu m'indiquer que l'Etat paye une grande partie du déficit des transports des lignes de banlieue. Je lui réponds que les travailleurs de la région parisienne préféreraient être dotés de moyens de transports rapides et modernes, qui ne créeraient pas de déficit, qu'être obligés de subir les moyens de transports désuets, surannés, vraiment antédiluviens, qui sont mis à leur disposition actuellement par la S.N.C.F. pour desservir la banlieue de Paris.

M. Reverbori. C'est un tout autre problème.

M. Marrane. Ce n'est pas un autre problème. Tout à l'heure j'ai rappelé que c'est l'Etat qui freine la modernisation des transports dans la région parisienne. J'ai rappelé que pour s'alléger d'une partie de ces déficits du chemin de fer de banlieue et du chemin de fer de Sceaux, il a fait appel au département de la Seine. Il est évident qu'il y a là une hérésie. Je dirai même qu'il est humiliant pour les travailleurs de la région parisienne de devoir emprunter des moyens de transport dont certains datent de près d'un siècle.

Mais, après tout, qui est responsable de cela ? C'est l'Etat dirigé par des gouvernements réactionnaires, qui a toujours freiné la modernisation de la région parisienne. (*Murmures sur divers bancs.*)

Mais oui! Je vous en donnerai un autre exemple. Avant la guerre, nous manquions d'eau potable dans la région parisienne. Nous avions établi un projet qui aurait couté trois milliards pour amener de l'eau de source dans le département de la Seine. L'Etat s'est opposé à ce projet pour des raisons financières, et du fait de ce refus, nous risquons de manquer d'eau l'été prochain dans la région parisienne, par la faute de l'Etat.

Ainsi, chaque fois que l'Etat est intervenu, ç'a été pour mettre des entraves au développement des moyens techniques de la modernisation. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. Laffargue. Bravo!

M. Marrane. L'Etat dont j'ai parlé, c'est le vôtre, c'est l'Etat dont les radicaux réactionnaires ont assumé la responsabilité entre les deux guerres.

M. Laffargue. Je voulais vous remercier au nom de mes amis.

M. Marrane. Monsieur Laffargue, je ne vous ai rien demandé, ne vous énervez pas.

M. le ministre a indiqué qu'il recevait de diverses collectivités des demandes tendant à augmenter le prix des transports dans la région parisienne. C'est peut-être vrai, mais il aurait dû dire qu'il s'agit des collectivités du rassemblement populaire français, qui poussent à l'augmentation des tarifs, à la hausse du coût de la vie. Cela va dans le sens de la politique du gouvernement de la troisième force, monsieur le ministre.

Mme Suzanne Girault. Qui n'est pas toujours de première force!

M. Marrane. Les élus des départements de la Seine et de Seine-et-Oise demandent qu'il soit tenu compte de leurs intérêts. Ils sont les plus qualifiés pour gérer les transports de la région parisienne.

Je vous demande d'y réfléchir quelques minutes. Vous représentez, pour la plupart, des collectivités de province. Si vous laissez mutiler les libertés des assemblées départementales dans la région parisienne (*Très bien! sur plusieurs bancs à gauche*) vous serez frappés à votre tour dans vos départements et on prendra prétexte de ce précédent pour faire retomber sur vous les obligations de l'Etat.

M. Dulin. Très bien!

M. Laffargue. Au parti radical les portes sont ouvertes!

M. Marrane. En conclusion je vous demande, étant donné la faiblesse des arguments que M. le ministre a apportés à cette tribune, de bien vouloir voter la motion préjudicielle que j'ai déposée au nom du groupe communiste.

Ainsi, je le répète, vous aurez défendu les usagers de la région parisienne et en même temps le budget de l'Etat, et vous aurez respecté les libertés municipales et les libertés démocratiques. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Hamon, contre la motion préjudicielle.

M. Léo Hamon. Mesdames, messieurs, M. Marrane a suffisamment mis en cause le modeste rapporteur des assemblées parisiennes que j'ai été pour que je me sente tenu de lui dire ici pourquoi je ne suis pas d'accord avec lui.

Je me suis demandé, monsieur Marrane, comment vous étiez arrivé, à propos de votre motion préjudicielle, à poser la question des torts de l'Etat envers la ville de Paris, celle de l'équilibre financier de nos transports parisiens et toute la politique générale de tutelle.

Je vous avoue que je ne voyais pas et que je ne vois pas encore comment tout cela peut être contenu dans une motion préjudicielle.

M. Marrane. C'est dans votre rapport.

M. Boisrond. Il n'y a pas que moi qui ai la tête dure!

M. Léo Hamon. Je suis, monsieur Marrane, et vous le savez, aussi attaché que vous pouvez l'être aux intérêts de cette population parisienne, et mes collègues de province ne m'en voudront pas de dire que j'ai autant que vous l'amour de la province qui est la nôtre.

Nous avons voté ce texte des assemblées parisiennes en des temps heureux où vous-même, monsieur Marrane, et vos camarades, vous votiez les budgets des collectivités publiques en même temps que le parti socialiste, le groupe du mouvement républicain populaire et le rassemblement des gauches républicaines.

Cela nous a permis d'obtenir une quasi-unanimité que, pour ma part, je ne renie pas, et, croyez-le bien, ce n'est pas du tout le rouge au front que j'aborde cette discussion. Je ne crois pas que nous ayons été des démagogues et j'ai bien remarqué que M. le ministre ne nous avait pas accusés de l'avoir été.

Mais je suis d'autant plus à mon aise pour voter contre votre motion préjudicielle que, véritablement, entre le texte que nous avons rapporté et celui de l'Assemblée nationale, je ne puis aujourd'hui voir les différences essentielles que vous voulez y mettre.

M. Marrane. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Hamon ?

M. Léo Hamon. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Marrane, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marrane. Monsieur Hamon, vous venez de dire que, au moment où le texte que vous avez rapporté a été voté, il y avait une entente entre les divers partis du conseil général de la Seine, et c'est vrai.

Mais vous oubliez — peut-être n'étiez-vous pas en séance quand j'ai donné cette information — que le 17 décembre 1947, c'est-à-dire depuis qu'il y a des désaccords politiques très sérieux, le conseil général de la Seine a voté à l'unanimité, monsieur Hamon, y compris vos amis du groupe du mouvement républicain populaire, le texte que j'ai défendu à cette tribune.

J'en conclus que, dans notre pays où l'on dit: « Souvent femme varie », M. Hamon ne veut pas laisser ce monopole au

beau sexe et il entend affirmer ses droits à la variation. (*Applaudissements et rires à l'extrême gauche.*)

M. Léo Hamon. Je remercie M. Marrane de son aimable comparaison.

Je voudrais tout de même lui dire qu'il a assisté avec moi à l'audition des représentants des assemblées parisiennes et que dans les infinies nuances de leur pensée je n'ai vu aucune adhésion à sa motion préjudicielle.

Ceci dit, et pour revenir aux choses sérieuses, si vous le permettez, je prétends que l'essentiel du texte des assemblées parisiennes se retrouve dans le projet du Gouvernement, dans le texte de l'Assemblée nationale et dans le texte même qui va être discuté aujourd'hui.

J'ai par conséquent la satisfaction de penser que les assemblées parisiennes ont bien dessiné le cadre dans lequel sera tracée la législation nationale.

J'entends bien que vous avez relevé quelques différences.

Mais je ne comprends pas, monsieur Marrane, la façon que vous avez eue de procéder.

Il vous était loisible, à propos de chacun des points pour lesquels vous aperceviez une différence essentielle entre le texte des assemblées parisiennes et celui qui nous est actuellement soumis, de déposer des amendements. Ainsi nos collègues auraient su de quoi vous leur parliez, alors qu'avec votre procédé ils ont le désagrément de voir discuter la prise en considération d'un projet que nous connaissons, vous et moi, mais qu'eux ne connaissent pas.

Pour que tout le monde ait connaissance des textes parisiens, vous aviez encore la possibilité de déposer un contre-projet. Cela eût été peut-être, laissez-moi le dire, plus efficace et, en tout cas, eût témoigné de plus d'égards pour nos collègues qui, là encore, auraient compris de quoi il s'agissait.

Mais vous n'avez déposé ni amendement, ni contre-projet, et vous vous bornez à affirmer une différence essentielle, du tout au tout, entre le texte parisien et le présent texte.

Alors, je vous réponds: des différences, il en existe. Ce sont celles qui sont dues aux conversations que nous avons eues avec les représentants de l'Etat, avec les représentants de la province, conversations que nous n'avions pas pu avoir dans notre Hôtel-de-Ville, mais que nous avons eues ensuite à l'occasion, soit au ministère des travaux publics avec votre prédécesseur, monsieur le ministre, soit aux différentes assemblées parlementaires.

Ces différences, nous les acceptons, pour la plupart, parce qu'elles constituent précisément un accomodement à ces réalités extra-parisiennes

Pour le surplus, vous pourriez vous prononcer en sens contraire, et on verrait alors que les divergences sont beaucoup plus petites que vous ne le disiez. Mais la procédure que vous employez — et c'est par là que je veux terminer — ne se justifie ni par la logique, je viens de vous le montrer, ni par les commodités d'information de nos collègues, ni même par la comparaison exacte des textes.

Alors, je cherche pourquoi vous avez voulu voir une différence si grande là où il n'y en avait pas. Laissez-moi faire une hypothèse: vous avez moins collationné les textes qui n'étaient pas très différents, que les attitudes d'un parti politique qui, elles, sont totalement différentes, et comme vous aviez voté le texte des assemblées parisiennes, il vous faut aujourd'hui montrer pourquoi vous ne voterez pas celui-ci. Cela vous conduisait à parer de toutes les vertus les textes précédents et de tous les vices les textes actuels.

Comme nous n'avons pas les mêmes raisons de comparer les attitudes d'un parti qui vous regarde et que nous cherchons à comparer les textes, excusez-nous de ne pas vous suivre, ni dans vos conclusions, ni dans le vote: je me prononce contre la question préjudicielle. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane sur la motion préjudicielle.

M. Marrane. Toute l'intervention de M. Hamon est partie d'une erreur fondamentale ou d'un manque d'information.

En défendant cette motion au nom du groupe communiste, j'ai défendu la position de l'ensemble du conseil général de la Seine, telle qu'elle s'est manifestée le 17 décembre dernier, à l'unanimité des 136 votants.

Je suis élu du département de la Seine, non seulement comme conseiller général, mais comme conseiller de la République, et par conséquent je suis ici tout à fait d'accord avec l'ensemble des élus de ce département. Je défends leur position qui est celle que vous aviez en 1946 et je rappelle à M. Hamon que, le 31 octobre 1944, sur ma proposition, il a voté avec moi et avec l'ensemble du comité parisien de la libération une protestation contre le fait que l'Etat ne voulait pas rendre les transports, qui étaient la propriété de la ville de Paris et du département de la Seine. Maintenant M. Hamon est sans rancune, et le conseiller de la République qu'il est a oublié les injures subies par le rapporteur du budget de la ville de Paris.

M. le président. Je vais mettre aux voix la motion préjudicielle.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par M. Marrane et le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	298
Majorité absolue	150
Pour l'adoption	82
Contre l'adoption	216

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

(*M. Robert Sérot, vice-président, remplace M. Monnerville au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. ROBERT SEROT,
vice-président.

M. le président. Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets désignant en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

M. Delouvrier, du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Donnedieu de Vabres, du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Cruchon, du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Tixier, du cabinet du secrétaire d'Etat au budget;

M. Lhérault, du cabinet du secrétaire d'Etat au budget;

M. de Bonnefoy, du cabinet du secrétaire d'Etat au budget;

M. Lion, du cabinet du secrétaire d'Etat au budget;

M. Guiraud, sous-directeur à la direction du budget;

M. Fougeron, administrateur civil à la direction du budget;

M. Forestier, administrateur civil à la direction du budget;

M. Ferrand, administrateur civil à la direction du budget;

M. Cavaud, administrateur civil à la direction du budget;

M. Bernier, sous-directeur à la direction du budget;

M. du Pont, sous-directeur à la direction de l'organisation économique;

Pour assister M. le ministre des travaux publics et des transports;

M. Dorges, directeur général des chemins de fer et des transports;

M. Besnard, chef de service au directeur général des chemins de fer et des transports;

M. Piraud, ingénieur en chef des ponts et chaussées à l'inspection générale des voies ferrées d'intérêt local;

M. Vaye, attaché parlementaire;

M. Spinetta, directeur adjoint au cabinet du ministre.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Henri Barré, rapporteur de la commission des moyens de communication et des transports.

M. Henri Barré, *rapporteur de la commission des moyens de communication.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la commission des moyens de communication et des transports postes, télégraphe et téléphones, chemins de fer et lignes aériennes — je pense que vous n'êtes pas trop émus par cet état civil ? — m'a chargé de rapporter devant vous le projet de loi portant le numéro 134 qui est soumis à vos délibérations.

Je voudrais, mesdames, messieurs, commencer par un petit historique des transports dans la région parisienne et dire devant cette Assemblée quelle fut l'œuvre réalisée par la ville de Paris et le département de la Seine.

Je me garderai, bien entendu, d'entrer dans les détails où s'est complu notre collègue M. Marrane.

Il me suffira de vous rappeler que ces deux grandes collectivités ont conçu, réalisé et financé de leurs deniers les transports parisiens depuis près d'un siècle: en 1855 exactement pour les transports de surface, et, depuis 1898, pour le métropolitain.

Le total des charges résultant des déficits annuels d'exploitation au cours du dernier quart de siècle s'est élevé à 136 milliards versés par la ville et le département.

Il s'agit de francs 1948, comme vous l'entendez.

La longueur du réseau du chemin de fer métropolitain est de 186 kilomètres, dont 158 kilomètres en lignes souterraines. Le service est assuré par 2.690 voitures.

La longueur des lignes du réseau d'autobus est desservie par un peu plus de 1.900 voitures et atteint près de 900 kilomètres.

L'actif total des réseaux s'élève à 280 milliards en francs de 1948.

Pour couvrir, depuis 1939, les déficits des transports parisiens, l'Etat a tout de même versé la somme de 27 milliards de francs 1948, et la participation de l'Etat

n'a pas dépassé, d'ailleurs, celle des collectivités locales pendant la même période.

Je voudrais également, messieurs, avant d'aborder même le texte de mon rapport, vous donner des informations qui d'ailleurs s'accordent avec celles que nous donnait tout à l'heure M. Marrane, à savoir que le nombre des voyageurs pour Paris et la Seine représente 92 1/2 p. 100.

Le chiffre pour les voyageurs de Seine-et-Oise est de 7 1/2 p. 100; et, pour la Seine-et-Marne, de moins de 1 p. 100.

Si mes souvenirs sont exacts, je pense que les lignes du métropolitain et de la S.T.C.R.P. couvrent pour Paris et le département de la Seine, 96 p. 100 de l'ensemble du trafic, le département de Seine-et-Oise en comportant moins de 4 p. 100; et celui de Seine-et-Marne à peu près 0,50 p. 100.

Voici messieurs, à titre historique si je puis dire, ce que j'avais à vous dire.

Le problème des transports parisiens est grave; et nous sommes, sur ce point, d'accord avec nos collègues communistes.

Dans le projet de loi qui vous est soumis, nous avons pensé à réaliser, pour les sept millions de Français que cela intéresse, un aménagement pratique, harmonieux et économique de la région parisienne.

Mais il faut se garder, ainsi que l'indique le texte qui vous est soumis, de ramener le problème à une simple et pure question technique d'un mouvement de voyageurs.

Bien sûr, il faut assurer dans l'immédiat et pour le mieux, les transports que nous devrons préparer pour demain meilleurs qu'ils n'étaient hier.

Il faut planifier les besoins, prévoir et organiser les moyens d'exécution appropriés.

En un mot, il faut sortir de l'ère des improvisations et du provisoire, pour s'écarter des solutions de fortune, où la nécessité d'aboutir se paye généralement très cher.

Il faut donc à la fois travailler pour le présent et pour l'avenir.

Je dois dire que le mérite des auteurs du projet de loi que nous examinons, et je veux souligner surtout le mérite des membres de la première Assemblée, est d'avoir compris cette question sous un double aspect; et, en conséquence, d'avoir établi les fondements définitifs de l'édifice mis en chantier depuis 1932 avec l'aménagement de la région parisienne, par le projet de création d'un organisme à vue d'ensemble, l'office régional des transports parisiens, doublé d'une centrale d'exécution à but précis et limité: la régie autonome des transports parisiens.

Nore collègue, M. Bour, rapporteur devant l'Assemblée nationale, a montré dans un exposé intéressant, aux premières pages de son rapport, les vicissitudes du problème au cours des vingt-cinq dernières années.

Je rappelle, après lui, en 1921, la création du réseau de surface de la S.T.C.R.P.; en 1928, le foisonnement des lignes d'autobus privés; en 1930, le développement parallèle des réseaux ferré et routier en concurrence sur de nombreux points; en 1931, l'intervention du conseil supérieur des chemins de fer pour la création d'un organisme commun aux transports parisiens dans la Seine, en Seine-et-Oise, en Seine-et-Marne; en 1938, la décision de principe de cet organisme de coordination; en 1940, la fusion du métro et de la S. T. C. R. P.; en 1945, la création de l'actuelle administration provisoire: Métro-S.T.C.R.P.

Mesdames, messieurs, le projet qui vous est présenté n'est que la consécration d'une évolution et une sorte de synthèse des diverses propositions et tendances qui ont mûri au cours de ces dernières années. Il a été adopté dans cet esprit par l'Assemblée nationale; et je souligne qu'il ne soulève, quant au fond, aucune objection dirimante, mais appelle seulement quelques mises au point de détail susceptibles d'en accroître l'efficacité.

Ces retouches portent sur le cadre de la loi et les moyens qu'elle offre. Le cadre, c'est la région parisienne; les moyens, ce sont l'office régional et la régie autonome des transports parisiens.

Mesdames, messieurs, notre collègue M. Marrane faisait allusion tout à l'heure à un grand administrateur des cités communales, mon camarade Henri Sellier.

Nous pourrions, sans être gênés un seul instant, nous référer aux positions qu'il a prises quant au problème qui nous occupe à cette heure.

Je voudrais seulement, après M. le ministre des transports, marquer que nous sommes bien dans l'obligation de tenir compte d'un fait qui ne relève pas de notre volonté aux uns et aux autres et nous pouvons, sans doute, le regretter. Mais il y a eu la guerre. Et j'imagine que si la France, l'Europe, le monde entier, n'avaient pas connu cette catastrophe, il est probable que nous serions témoins, à l'heure où je vous parle, d'un aménagement déjà avancé de la région parisienne.

Je voudrais marquer que le comité d'aménagement de la région parisienne — sorte de nouveau baron Haussmann à plusieurs têtes — mettra l'office régional dans l'obligation de suivre son travail de développement de cette région parisienne.

Autant il serait chimérique et téméraire d'étendre le périmètre de la régie à toute la région parisienne, autant il paraît souhaitable de n'exclure aucune partie de ladite région, même la plus rurale, du ressort de l'office.

Et je dois dire que lorsque nous marquons notre volonté de rattacher, dans l'avenir, toutes les communes, même les plus éloignées du noyau central que représentent Paris et le département de la Seine à la régie autonome, je ne vois pas en quoi — et c'est à vous que je m'adresse, mon cher collègue Marrane — je soutiens les intérêts des trusts des transporteurs routiers. (*Applaudissements à gauche.*)

Sans doute pouvons-nous être tentés, les uns et les autres, de faire œuvre polémique à cette tribune? Mais je vous affirme que je ne me laisserai pas entraîner sur ce terrain et que je continuerai, très objectivement, de rapporter la position de votre commission dans ce grave problème de l'organisation des transports de la région parisienne.

Comment devons-nous organiser cette région parisienne? En effet, je suis de ceux qui pensent que si l'on ne devait pas organiser la région parisienne, la création de l'office régional des transports parisiens ne s'imposerait pas de la même façon.

Comment, dis-je, devons-nous organiser la région parisienne? Des spécialistes se sont penchés sur cette question. On parle de décentraliser Paris; nous sommes, sur ce point, à peu près tous d'accord.

Paris est, je crois, une des capitales du monde où la densité de la population au kilomètre carré est la plus forte; elle atteint environ le chiffre de 10.000 personnes. Par ailleurs, aucun d'entre nous ne peut nier les dangers d'une circulation accrue pour les piétons parisiens. Si la vente de l'essence et des automobiles était libre, combien il serait difficile de se promener dans les rues de Paris et combien même la circulation y serait gênée!

Et puis, figurez-vous que nous sommes de ceux qui se penchent aussi sur la misère ouvrière. Et quand le comité d'aménagement de la région parisienne envisage la création de cités satellites dans la banlieue de Paris, à Senlis, Meaux, Montereau, Melun, Corbeil, Etampes, Rambouillet, Mantes, Pontoise et Persan-Beaumont, il n'échappe à personne d'entre nous que lorsque ces cités satellites naîtront et briseront le corset qui étouffe Paris et le département de la Seine, nécessité nous sera imposée de construire des autoroutes, comme l'autostrade de l'Ouest, par conséquent, d'établir des lignes de transports qui relieront ces cités satellites au noyau central que représentent Paris et le département de la Seine.

Le problème de la création de cités satellites est important. Il y va, en effet, de la santé des travailleurs de Paris et du département de la Seine et de leur famille. Combien nous nous féliciterions si quelques-uns des milliards dépensés à faire la guerre avaient pu être affectés à l'édification de ces cités satellites où nos travailleurs, leurs enfants, leur famille et leurs parents auraient pu enfin espérer de meilleurs jours. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

La guerre est venue. Je ne veux pas, ici, en analyser les causes, mais vous me permettrez bien, je pense, d'évoquer une pensée de Pascal: si la bêtise humaine devait continuer à donner l'idée de l'infini, alors — je vous le dis — nous n'aurions plus à délibérer sur de semblables projets d'avenir!

Cependant, il faut en délibérer puisque la question est posée et, quand nous organisons les transports parisiens, nous devons prévoir que l'office qui coordonnera tous ces transports restera en liaison avec le comité d'aménagement de la région parisienne. Ainsi pourrons-nous espérer voir enfin les jours heureux qui nous permettront d'aller visiter les cités satellites de la région parisienne.

On pourra me dire:

« Que ferez-vous de l'espace annulaire qui existera entre les cités satellites, prévues par le comité d'aménagement de la région parisienne, et le noyau central? »

J'ai répondu dans mon rapport. Vous savez qu'il s'agirait pour nous de l'aménager en zone climatique de verdure, en cultures rurales ou maraîchères et en parcs de promenade, de camping ou de repos.

Je n'ai pas l'intention de rire et d'exprimer des propos peu sérieux. C'est un problème qui se pose et qu'il faudra résoudre le plus rapidement possible.

Mon intervention tend à bien marquer devant vous qu'il existe une région parisienne sur le plan économique, politique et social, et que c'est en fonction de son aménagement que nous devons délibérer sur les textes que la commission m'a chargé de rapporter devant vous.

Eh bien! s'il semble judicieux, aux termes de l'article 1er, que l'office puisse s'étendre à toute la région parisienne, c'est-à-dire aux départements de la Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et d'une partie de l'Oise (cantons de Creil, Senlis, Neuilly-sur-Marne, Nanteuil-le-Haudouin et Pont-Sainte-Maxence), il nous paraît par contre raisonnable de limiter l'activité normale de la régie autonome des transports parisiens à la partie de la région parisienne telle qu'elle est actuellement desservie par le métro et la S. T. C. R. P., avec, bien entendu, toutes les extensions ultérieures possibles.

J'ai marqué qu'une entreprise publique de l'importance de la régie risquerait de

mal s'adapter aux bouleversements résultant d'aménagements possibles en zone périphérique.

Et sans que vous puissiez m'accuser un seul instant, mon cher monsieur Marrane, de servir je ne sais quels intérêts capitalistes que je renie autant que vous, je pense qu'en revanche les entreprises de transport à caractère artisanal qui se partagent cette zone en suivront mieux les changements.

En effet, il n'y a pas que les trusts des transports. Si mes renseignements sont précis, il y a, monsieur Marrane, 265 petits artisans des transports qui disposent de deux ou trois voitures, et je ne sache pas que nous puissions dire d'eux qu'ils représentent des trusts dangereux.

D'ailleurs, 50 p. 100 d'entre eux exercent dans la périphérie lointaine, sans avoir aucun lien avec Paris, et si nous étendions la régie autonome des transports parisiens à ces transports lointains, je n'ai pas besoin de vous dire, monsieur le ministre, que vous auriez besoin de faire appel à vos fonds de caisse pour combler les déficits. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Je ne sache pas que nous ayons donc légiféré en fonction des intérêts capitalistes. J'ai l'impression très nette, au contraire, que nous avons tenu le plus large compte des intérêts des usagers, des collectivités locales et des contribuables.

Je sais bien ce qu'est la notion du transport public, la notion de l'utilité publique. Si nous étions en période d'euphorie financière, budgétaire ou de trésorerie — ce qui n'est pas le cas, n'est-ce pas, monsieur le ministre des transports ? — nous pourrions sans doute déclarer que les transports seraient désormais gratuits.

Mais personne n'entend défendre cette véritable notion de l'intérêt public. Nous sommes bien contraints, les uns et les autres, de tenir compte des contingences actuelles, c'est-à-dire d'une situation douloureuse et difficile, à la fois pour le budget de l'Etat et pour celui des collectivités locales.

J'entends bien qu'il faut permettre aux travailleurs — et j'en suis d'accord avec vous — de se rendre à leur lieu de travail dans les meilleures rames de métro et dans les autobus les plus confortables; et je regrette, — comme M. Marrane l'indiquait tout à l'heure — que les travailleurs de la région parisienne n'aient à leur disposition qu'un matériel vétuste. Il est possible même que mes propos soient désagréables à certains: je voudrais que ce matériel, fût-il encore plus vétuste, soit mis au moins propre à la disposition des usagers. Je n'incrimine personne; mais il n'est tout de même pas interdit d'exiger qu'au prix d'une plus grande surveillance ce matériel usé, suranné, désuet, qui ne correspond plus aux nécessités des transports modernes, soit cependant bien « débarbouillé » avant d'être livré à la circulation. J'ai fait cette constatation et je pense que je serai entendu.

Mais laissez-moi vous préciser ma pensée.

Vous dites que nous avons fixé les limites de l'activité de la régie autonome à l'exploitation des transports en commun de la région parisienne et du métro, et que l'office régional des transports parisiens, qui « chapeaute » — si je peux m'exprimer ainsi — toute l'organisation, exercera son autorité, ainsi que je le disais à l'instant, en fonction de l'attitude du comité d'aménagement de la région parisienne sur l'ensemble de son ressort.

En un mot, la solution que votre commission vous propose me semble rationnelle. On peut la formuler ainsi: la régie en zone centrale, l'entreprise en zone périphérique. A la première, plus statique, la régularité dans la puissance; à la seconde, plus mouvante, la souplesse dans l'initiative.

Enfin, mesdames, messieurs, au cours de l'examen des 60 articles de ce projet, nous nous rendrons compte, les uns et les autres, en vertu de cette loi d'impartialité à laquelle nous ne voudrions pas apporter de démenti, que nous n'avons pas limité, en dehors de ce qui est possible, la régie autonome dans ses extensions, non plus que les activités de demain de l'office régional des transports.

Mesdames, messieurs, cet organisme — j'ai parlé de l'office régional des transports parisiens — devrait fonctionner, à la même date d'ailleurs, que la régie autonome dans un délai maximum de trois mois, à dater de la promulgation de la présente loi. Il s'agit là de l'article 6.

Cet organisme exercera le rôle d'une autorité concédante — et le mot dit bien ce qu'il veut dire — à l'égard de la régie autonome et d'une autorité de tutelle à l'égard des autres transporteurs ou concessionnaires. Son influence sera plus marquée dans la petite banlieue qu'au delà de la zone dite périphérique, ou grande banlieue de la région parisienne.

L'office doit coordonner tous les transports parisiens, d'après l'article 40; il doit dresser dans les six mois de son entrée en fonction le plan des besoins, celui de la répartition entre les divers transporteurs: S. N.C. F., R. A. T. P., association professionnelle des transporteurs, etc.

Messieurs, on a voulu essayer de démontrer tout à l'heure que les dispositions prises dans mon rapport traitaient de même l'association professionnelle des transporteurs publics routiers et la régie autonome.

Je voudrais bien qu'on ne se méprît pas sur ma pensée. J'ai dit tout à l'heure quelles étaient les limites de la régie autonome.

J'ai dit aussi que l'office disposait des moyens de remettre à la régie autonome l'exploitation d'une ligne après inscription au plan d'aménagement et de répartition.

Nous avons pris à la fois toutes les garanties pour qu'on ne portât pas atteinte à l'autorité de la régie autonome et pour assurer la défense des 265 petits transporteurs routiers auxquels je faisais allusion tout à l'heure.

Je répète que si nous nous laissions aller à des exagérations qui pourraient toujours naître dans les assemblées locales, où l'on ne fait pas toujours de l'administration, mais aussi parfois de la politique, si nous nous laissions aller à établir des textes par trop souples, je craindrais que demain nous ne fussions au regret de constater que nous aurions augmenté les déficits déjà existants.

Dans ce rapport, alors que l'on me fait le reproche de traiter de même les transporteurs routiers et la régie autonome, je n'ai voulu, étant le porte-parole de la majorité de la commission, qu'apporter mon concours à une organisation des transports de la région parisienne dont le succès est lié, j'en suis persuadé, aux moyens d'exécution que représente la régie autonome, et à l'autorité souple que représente l'office régional des transports parisiens.

Mesdames, messieurs, on a condamné tout à l'heure le comité consultatif et on a parlé de « petits copains à placer ». (*Sourires à l'extrême gauche.*)

M. Marrane. Vous avez l'air d'être touché là!

M. le rapporteur. Pas du tout, monsieur Marrane, mais je vous affirme que l'on ne devrait jamais parler de corde dans la maison d'un pendu. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Marrane. La maison du pendu, c'est le ministre de l'intérieur socialiste.

M. Laffargue. Vous êtes touché!

M. le rapporteur. Enfin, monsieur Marrane, quelle est cette méthode de discussion par laquelle on commence toujours par douter de la bonne foi des autres ?

Je vous en prie: j'ai écouté vos arguments avec calme. Ce débat ne devrait passionner personne. J'ai eu l'impression, parce que vous êtes trop intelligent pour ne pas l'avoir compris, que vous-même, ne pensiez pas grand'chose à ce que vous affirmiez.

M. Marrane. C'est M. Vicariot qui vous dit cela ?...

M. le rapporteur. Je ne sais pas si c'est M. Vicariot qui m'a soufflé cela. Je l'ai vu ce matin; il m'a fait quelques objections qui, d'ailleurs, m'ont paru assez sensées; mais, excusez-moi, il ne m'a pas parlé de vous. Nous avons continué la conversation sur le sujet qui nous intéressait.

Je sais bien que M. Vicariot a voté avec vous en 1946.

M. Marrane. En décembre 1947.

M. le rapporteur. Je sais cela et j'ai entendu combien tout à l'heure vous défendiez avec ardeur la position prise par le conseil général de la Seine.

Monsieur Marrane, vous avez fait appel à vos souvenirs littéraires:

Souvent femme varie,
Bien fol qui s'y fie!

Je vous affirme que là encore, monsieur Marrane, vous feriez peut-être bien, je ne dis pas dans ce domaine, mais dans d'autres, de ne pas insister. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Marrane. C'est parce que vous vous souvenez que vous avez été membre du parti communiste que vous dites cela!

M. le rapporteur. Je vous affirme, mon cher collègue, que je ne veux pas passionner ce débat.

Lorsque vous dites que nous avons des petits copains à placer...

M. Marrane. Mais oui, il y a un préfet socialiste!

M. Laffargue. Vous vous y connaissez!

M. Voyant. Il y a même des membres de conseils d'administration!

M. le rapporteur. ...vous n'avez pas, monsieur Marrane, à préjuger des décisions qui seront prises. Il y a une chose que je puis affirmer: je ne placerai pas de petits copains, soyez-en sûr!

Quant à la composition du comité technique il y avait à la commission des membres qui proposaient non pas sa suppression puisqu'il n'est pas encore créé, mais un avortement.

La majorité de la commission a pensé qu'il était indispensable que l'Assemblée générale de l'office, conseillée par le comité consultatif technique, ait toujours le pouvoir de décision. Nous aurons, sans doute, tout à l'heure à livrer bataille avec le représentant du Gouvernement, car enfin, il nous arrive aussi, à nous, d'être en désaccord avec le Gouvernement sur la composition de l'assemblée générale de l'office.

Nous aurons, sans doute, également, à nous battre sur la composition du conseil d'administration de la régie autonome.

Nous défendrons les positions de la commission; nous les défendrons d'autant mieux que nous pensons, en effet — c'est au moins la commission qui m'a chargé de vous le dire — qu'en ce qui concerne la régie autonome des transports parisiens, il était nécessaire que ce conseil d'administration eût des représentants des collectivités locales en plus grand nombre.

Monsieur Marrane, vous défendiez tout à l'heure les collectivités locales. Vous voyez que nous sommes d'accord. L'Assemblée nationale propose: « huit représentants des collectivités locales ». La commission propose: « dix représentants des collectivités locales ».

Mais ce que je comprends moins, c'est que l'on est pour l'autorité des collectivités locales, quand ces collectivités locales ont à leur tête des représentants qui vous agréent, et que l'on défend moins ardemment ces mêmes collectivités locales, quand ces collectivités — et c'est le cas pour Paris — ont à leur tête un conseil municipal en majorité R. P. F.

Nous n'avons pas, nous, à faire œuvre d'hommes politiques. Nous avons tenté de réaliser un office régional des transports parisiens doté d'un comité consultatif technique. Nous avons tenté de réaliser, pour la régie autonome des transports, un conseil d'administration qui comprendrait dix représentants des collectivités locales, neuf représentants du personnel et huit représentants désignés par les différents ministères.

En ce cas, la commission des moyens de communication et des transports, dont je suis l'interprète, a pensé que son activité dans ce domaine avait répondu à un équilibre des responsabilités.

Le caractère distinctif de la régie est d'avoir à sa tête un directeur général qui dispose sans entrave de certains droits de commandement et de l'initiative d'exécution.

M. le ministre nous demandera sans doute tout à l'heure que le directeur général soit nommé par le ministre lui-même.

Nous aurons à voir si le Conseil, d'accord avec sa commission, peut accepter la proposition de M. le ministre. Mais je voudrais lui dire tout de suite — puisque, enfin, le ministre des transports a dans ce domaine de lourdes responsabilités — qu'il s'agira de choisir un directeur général disposant de beaucoup d'autorité...

A l'extrême gauche. Encore un petit copain!

M. le rapporteur. Permettez-moi de vous le dire sans ambages, je serais assez partisan d'un directeur général qui bousculât certaines avances. Il disposera, dis-je, de beaucoup d'autorité, et il en acquerra sans doute davantage s'il sait gérer et s'il sait s'appuyer sur le personnel de la régie autonome des transports parisiens.

Je ne conçois pas que l'on puisse diriger un tel organisme sans avoir la sympathie du personnel, auquel je veux d'ailleurs, du haut de cette tribune — je suis sûr que je réponds à vos désirs — adresser le plus fraternel salut pour le courage dont il fait preuve, en assurant les transports parisiens outillés d'un matériel suranné, désuet et qui demande à être remplacé. (*Applaudissements à gauche.*)

Par conséquent, un directeur qui dirige. Il ne s'agit pas là d'un directeur qui, s'il a commis des fautes lourdes ainsi que nous le prévoyons, puisse échapper aux sanctions qui l'attendent, mais d'un directeur qui devra tenir compte des décisions du conseil d'administration, un directeur qui, d'accord avec son ministre, d'accord avec les décisions de la régie autonome des transports parisiens, de l'office régional des transports pourra enfin, nous l'espérons, donner à la régie autonome des transports parisiens toute la vigueur nécessaire à la bonne marche des services pour lesquels nous la constituons.

Enfin, l'équilibre financier tel qu'il résulte des textes votés par l'Assemblée nationale paraît correspondre parfaitement aux vues de votre commission et nous n'avons rien à ajouter sur ce point au rapport de notre collègue M. Louis Bour.

Mais votre commission, en plein accord avec son président, a affirmé son désir de placer l'étude de ce problème sur un plan purement technique, permettant la création d'organismes souples, soucieux avant tout d'une gestion financière rigoureuse, sauvegardant les intérêts des contribuables et l'équilibre du Trésor public, parce qu'enfin il faut bien parler des intérêts des contribuables et de l'équilibre du Trésor public.

Votre commission a également fait siennes les conclusions de M. le rapporteur Louis Bour relatives au statut du personnel, et je vous demande, monsieur le ministre, en ce qui concerne le personnel, d'aider la régie autonome dans toute l'action qu'elle pourra tenter pour améliorer les conditions du personnel, lequel, d'ailleurs, aura des représentants au conseil d'administration de la régie autonome et pourra, par conséquent, faire entendre sa voix.

Nous sommes encore également en plein accord sur les conclusions de M. Louis Bour relatives aux transporteurs routiers, aux mesures de dénonciation, d'éviction et de contrôle administratif, technique et financier; sur ces derniers points, il convient de souligner que l'octroi du droit de recours suspensif aux collectivités locales, que nous avons introduit dans notre projet, rendra à ces collectivités, nous l'espérons, les services les plus importants quand l'office sera appelé à prendre des décisions susceptibles de léser leurs intérêts.

D'autre part, ces collectivités, en usant du recours suspensif, auront la faculté de se renseigner, grâce au contrôle de l'Etat ou à l'office, sur la gestion de la régie autonome ou des entreprises de transports routiers.

Mesdames et messieurs, il est possible que les textes qui vous sont soumis aient trahi notre pensée. Vous savez combien il est malaisé de rédiger de semblables textes et vous comprenez bien que la composition littéraire, si je puis dire, de soixante articles ne s'est pas faite sans une minutieuse assiduité de la part des rédacteurs. Je n'en conclus point qu'ils soient parfaits; je vous prie seulement de croire que nous avons voulu légiférer dans l'intérêt des usagers du métropolitain et de la S. T. C. R. P., dans l'intérêt des contribuables, ainsi que dans l'intérêt des finances locales et des finances nationales.

Je ne sais pas, monsieur Marrane, si nous sommes envoûtés par des incubes ou des succubes américains, mais je vous prie de croire que nous avons fait une œuvre qui peut plaire à la fois à la ville de Paris, au département de la Seine et à ceux de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise.

M. Marrane. Et au bon Dieu!

M. le rapporteur. Si le bon Dieu pouvait nous donner son appui, ce ne serait peut-être pas d'ailleurs si maladroit; vous ne savez pas de quelle autorité il dispose, le bon Dieu; moi non plus, d'ailleurs; mais enfin, puisque vous en parlez, c'est que, sans doute, vous pourrez nous apprendre quelque chose là-dessus! (*Sourires.*)

En tout cas, je ne veux pas entendre dire que nous avons fait là une œuvre de partisans et soutenu les intérêts des trusts routiers. Nous avons fait, je le répète, dans la mesure de nos moyens, une œuvre qui peut être acceptée par le Conseil de la République et je demande à celui-ci de voter le projet de loi qu'au nom de la commission des moyens de communications j'ai défendu ce soir.

Avant de descendre de cette tribune, mesdames, messieurs, me permettrez-vous d'adresser mes remerciements les plus chaleureux aux secrétaires et aux dactylographes de notre commission dont l'intelligent dévouement nous a constamment été assuré pour l'élaboration de l'œuvre pour laquelle nous légiférons. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, notre collègue M. Henri Barré vient de parler des modifications essentielles que nous avons fait subir au texte issu des délibérations de l'Assemblée nationale.

Je voudrais, pour éclairer cette assemblée, au début de cette discussion générale, dire pourquoi nous avons fait ces modifications et dans quel esprit la commission a pris ces décisions.

C'est sur un triple plan: plan politique, plan financier, plan des collectivités locales, que se sont situées nos préoccupations.

Sur le plan politique, je dois dire ici que le projet tel qu'il est issu des délibérations de notre commission est un compromis. Nous avons pensé, monsieur le ministre, qu'il était nécessaire, pour que cette régie fonctionne et fonctionne bien, comme c'est votre désir et le nôtre, qu'il y ait une très forte majorité pui puisse en voter le statut.

Dans ces conditions, nous avons demandé aux uns et aux autres de faire les uns et les autres des sacrifices.

Je dois dire que les sacrifices ont été faits des deux côtés et il me faut en quelques mots les résumer. Pour ceux qui sont encore des libéraux, ou des néo-libéraux, ou tout au moins qui tiennent encore à certaines formules de liberté des entreprises, c'était un gros sacrifice que d'accepter l'office avec son pouvoir de décision, avec aussi, il faut le reconnaître, l'atteinte assez sérieuse à la propriété commerciale que représentaient les possibilités, pour cet office et pour la régie chargée par lui d'exploiter les transports; il était, dis-je, assez grave pour eux d'admettre que des entreprises de transports actuellement libres puissent passer sous la direction de cet office au nom de l'intérêt général ou au nom de la conception de service public.

Or, cette conception de service public, on peut lui faire dire beaucoup de choses. Nous savons, les uns et les autres, que l'on peut aller jusqu'à l'extrême limite, baptiser service public et confier à l'Etat le soin de tout ce qui est essentiel à la vie des individus, auquel cas le service public ne serait pas simplement le transport, mais la nourriture, le logement, le vêtement.

Il y a une limite fixée, en matière de transports, très nettement, par une jurisprudence du conseil d'Etat et de la cour de cassation, depuis de nombreuses années, et il est admis d'une façon formelle que, s'il n'y a pas de concurrence possible à un transport urbain, c'est-à-dire dans le domaine d'une commune, on est

encore libre de procéder à une création de ligne de transport entre des communes diverses.

Dans ces conditions, quelle a été l'idée moyenne de la commission ? C'est en effet qu'il fallait éviter les concurrences à la régie sur la route, mais que cela ne voulait pas dire que, pour la création de services nouveaux, on ne fît pas appel à une sorte de concurrence que pratiquent couramment les pouvoirs publics et qui s'appelle l'adjudication.

Nous avons enfin écarté à l'unanimité, moins les voix de nos collègues communistes, l'idée de revenir au monopole. Ce mot de monopole est celui qui figure dans le projet dont M. Marrane a parlé tout à l'heure, le projet du 7 février 1946 de MM. Léo Hamon, Degornet, Thomasson et Vicariot, dont l'article 3 porte que : « dans l'étendue de cette région, la régie a le monopole des transports en commun des voyageurs ».

Si nous avons écarté, à l'énorme majorité que je viens de vous indiquer, à la commission, l'idée de maintenir le monopole, c'est simplement parce que nous croyons qu'il faut voir les faits et non uniquement ses désirs; il y a dans la région parisienne quelques lignes de transport, très peu nombreuses, assez éloignées de Paris — et non pas les lignes radiales au départ de Paris — qui sont exploitées par de petites et moyennes entreprises.

Pour celles-là, nous étions d'accord, et nous sommes d'accord, monsieur le ministre, avec ce que vous nous avez dit tout à l'heure lorsque vous avez affirmé que vous n'étiez pas partisan du monopole. Vous rejoignez ainsi les meilleures traditions des ministres des travaux publics et des transports que j'ai connus, et qui m'ont toujours dit que le monopole des transports lui-même n'était pas une institution que l'on puisse, en tout cas, créer sans demander au Parlement des délibérations sur ce sujet.

Il y a donc dans ce compromis politique, d'une part le sacrifice très net qu'ont fait nos collègues du parti socialiste, en comprenant qu'on ne pouvait pas heurter toute une série de personnes, d'idées, d'opinions qui étaient opposées à la mainmise totale de l'office et de la régie sur les transports libres.

Je vous dirai aussi — et M. Marrane est certainement de mon avis, par son grand respect pour les idées démocratiques et par conséquent pour les majorités élues — qu'il n'est pas de notre fait que la majorité actuelle du conseil municipal ait des idées différentes et une politique différente de la précédente majorité.

Nous avons donc eu le désir, pour que cette régie fonctionne, de ne pas la mettre d'avance en opposition de principe, ni avec le conseil municipal de Paris, qui est d'une certaine nuance, ni avec le conseil général de Seine-et-Oise, qui est d'une autre nuance.

Nous avions le devoir de faire une besogne technique et de chercher, même du point de vue politique, un juste milieu qui permît à la régie d'avoir derrière elle le plus grand nombre possible de ceux qui auront à travailler avec elle.

C'est pourquoi, je crois, nous sommes arrivés — en tout cas tous les votes à notre commission ont été acquis à de très fortes majorités, sinon à l'unanimité — à faire une besogne utile. C'était le premier aspect sur lequel je voulais insister, aspect de compromis politique avec sacrifices mutuels que, semble-t-il, tous nos collègues ont bien compris à l'intérieur de la commission.

Le deuxième point concerne la gestion financière. Il y a là — M. Henri Barré l'a rapporté d'une façon parfaite — un grave problème, celui de l'apport de la Seine et de Paris. L'ensemble du département de la Seine avec Paris apporte à la régie un capital, en francs actuels, de l'ordre de 280 milliards. L'Etat n'apporte presque rien; il n'apporte que le fait d'avoir payé la moitié du déficit, et seulement depuis 1939.

Dans ces conditions, il était logique — et cela nous y a poussé directement — de faire à ces collectivités une place plus importante que celle de l'Etat, dans le conseil d'administration de la régie comme dans celui de l'office.

Nous avions admis d'abord la solution tripartite, c'est-à-dire un tiers des sièges aux collectivités locales, un tiers aux représentants du personnel, et un tiers aux représentants de l'Etat. Devant les objections nombreuses que nous avons reçues, nous avons pensé, conformément à la doctrine que M. Marrane soutenait tout à l'heure — et j'espère que ses collègues la soutiendront également par leur vote — qu'il fallait donner plus de place aux représentants des collectivités locales par rapport à ceux de l'Etat.

Je me permets de dire, à propos du capital représenté par le matériel de la Seine, qu'il serait exagéré de dire que tout le matériel de transport de Paris est désuet, en mauvais état et sale; ce n'est pas vrai. Il y a du matériel usé, c'est exact; dans tous les pays qui ont fait la guerre et subi l'occupation, il en est de même, et on ne peut remplacer ce matériel dans un court délai, parce que cela coûte cher; mais nous n'avons pas le droit de dire, surtout à la tribune du Parlement, que les transports en commun de Paris, quelles que soient leurs directions passée, présente ou future, soient désastreux et désuets. Ils valent largement ceux de certaines capitales étrangères que je connais bien; mais, évidemment, Paris a souffert ce que beaucoup de capitales étrangères n'ont pas souffert.

Nous avons admis, au point de vue financier, que pour la création de lignes nouvelles on ferait appel à la concurrence entre les transports libres et la régie.

Si cette idée peut paraître choquante à certains d'entre vous, je dois vous en exposer les motifs !

Supposons que la régie désire créer une ligne, par exemple en Seine-et-Marne, entre Melun et Meaux.

Il semble évident qu'un transporteur déjà installé à Melun ou à Meaux aurait, pour faire ce service, un prix de revient moins élevé que la régie parisienne dont le matériel, les autobus, sont garés assez loin de l'exploitation.

Nous avons dit, par principe, que nous n'éliminions pas la possibilité, pour l'office, de charger un transporteur local de faire ce service, étant entendu que ce transporteur est soumis à un cahier des charges imposé par l'office et qui lui donne des obligations d'exploiter analogues à celles de la régie parisienne, et en tous cas permet un contrôle sérieux.

Je crois que, dans ces conditions, nous n'avons pas empêché le fonctionnement de la régie, au contraire; nous permettons simplement, par notre grand désir d'économie, de faire exploiter les lignes nouvelles par celui qui pourra le faire au moindre coût pour les usagers et les collectivités.

Nous avons pensé que le devoir de la régie serait d'être économique et qu'au cas contraire il ne serait pas possible de la maintenir.

C'est pourquoi je suis étonné que l'on veuille revenir à des textes qui datent de deux ans : car enfin, depuis deux ans, sans toucher à aucun principe, sans faire ici de la politique de grands mots — nationalisation, dirigisme ou autres — on peut constater les déficits dus à des exploitations étatisées qui n'ont pas été rentables. Nous avons eu le désir qu'au moins celle-là le soit et qu'elle demande le moins possible de subventions, tant aux collectivités locales qu'à l'Etat.

D'autre part, sur le plan de l'exploitation, on pourra s'étonner que certains de nos collègues de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne n'aient pas obtenu d'avoir une représentation plus importante. Voici ce que je peux leur répondre :

Il y a, en fait, comme l'a dit tout à l'heure M. Barré, par jour, dans les deux sens, 450.000 personnes qui viennent de Seine-et-Oise dans la Seine et inversement, 50.000 entre la Seine-et-Marne et la Seine, ce qui fait, en tout, un mouvement de 500.000 personnes, en gros, sur un chiffre journalier de 6 millions et demi de voyageurs.

Il est donc exact que, dans l'ensemble, c'est bien la Seine qui représente 94 pour 100 des clients et 96 p. 100 des kilomètres parcourus.

Il est logique aussi que nous avons été amenés à augmenter proportionnellement le nombre des représentants de la Seine et de Paris. M. Marrane voudra bien croire qu'en augmentant d'une ou deux unités les représentants du conseil municipal de Paris, nous n'avons obéi à aucune préoccupation politique. S'il était d'une opinion inverse, nous aurions eu la même position.

M. Marrane. Je n'en suis pas sûr. Je suis même convaincu du contraire.

M. le président de la commission. La commission s'est placée tout à fait en dehors des problèmes purement politiques. Nous avons cru sincèrement que l'influence de Paris et de la Seine devait être augmentée au sein du conseil d'administration.

Enfin, monsieur le ministre, il y a un argument qui nous a été opposé à propos de la mainmise possible de la régie sur les entreprises de transports routiers.

On nous a dit et on nous redira sans doute que nous n'engageons pas l'avenir de toute la coordination des transports routiers et que le projet que l'on nous soumet est uniquement local.

Permettez-moi de vous dire l'intérêt que trouve l'Etat à ce projet, puisqu'il demande à avoir au moins le tiers des représentants au conseil d'administration. Le fait qu'il en avait 10 sur 26 dans le projet tel qu'il nous venait de l'Assemblée nationale nous fait dire que l'Etat s'y intéresse beaucoup et que, par conséquent, ce projet n'a pas seulement une valeur locale. Or, le conseil supérieur des transports n'a pas eu à se prononcer.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous n'êtes pas particulièrement responsable. Mais le 13 août 1947, dans cette Assemblée, M. le ministre des travaux publics et des transports d'alors, l'actuel ministre de l'intérieur, nous demandait le vote d'urgence d'un projet modifiant le conseil supérieur des transports.

M. Jules Moch nous a dit : Si je vous demande, aujourd'hui 13 août, de voter la modification d'un conseil supérieur des transports en procédure d'urgence — cette procédure contre laquelle nous avons si souvent protesté —, c'est parce que je tiens à ce que le conseil supérieur des transports soit en fonction dès le 1er octo-

bre, de manière à étudier avec vous tous les problèmes de la coordination. M. Jules Moch prenait l'engagement qu'aucune grande question de principe touchant à la coordination ne soit résolue sans l'avis du conseil supérieur où tous les modes de transports seront représentés par leurs délégués élus.

Une loi du 3 septembre créait ce conseil supérieur des transports et un décret du 21 octobre en fixait les modalités d'application.

Jusqu'à maintenant, rien n'a été fait. Je sais, monsieur le ministre, que votre désir est de mettre en vigueur ce conseil supérieur des transports et je vous en remercie; mais nous ne voulons pas — et c'est une des raisons pour lesquelles des modifications sérieuses ont été apportées par notre commission au plan de réorganisation des transports parisiens — engager définitivement l'avenir des transports routiers.

Nous ne voulons pas, en particulier, employer cette procédure de réquisition de leur matériel, de leurs garages, sans que les nouvelles lois de coordination aient été soumises au Parlement, seul qualifié pour transformer la législation actuelle des transports routiers; ceux-ci vivent sous le régime d'une série de lois qui s'entremêlent les unes les autres depuis vingt ans, sans compter les principes de la liberté des transports assurée depuis 1793. Il y a là toute une jurisprudence. Nous ne voudrions pas qu'elle fût modifiée totalement par l'organisation de la régie des transports parisiens et que, forts de ce précédent, les collectivités lyonnaises ou marseillaises nous présentent à leur tour des demandes de régie.

Sans avoir eu à voter des modifications profondes de la législation des transports en France, on aurait, en fait, par le procédé de cette régie, démoli la jurisprudence existante sur un point particulier, peut-être, mais qui ferait école, j'en suis persuadé.

Je vous demande, monsieur le ministre, mes chers collègues, de tenir simplement compte des réalités.

Je veux vous rappeler la parole de Bossuet, qui revient souvent à ma mémoire, rappelant que « le plus grand dérèglement de l'esprit est de croire les choses par ce qu'on veut qu'elles soient et non parce qu'on a vu qu'elles sont en effet. »

Il faut voir que cette régie des transports parisiens peut vivre, peut prospérer, qu'elle sera, je crois, utile à l'agglomération parisienne prise dans son sens le plus large, à condition qu'elle soit souple, qu'elle ne soit pas trop étatisée, à condition que chacun puisse prendre ses responsabilités: le directeur de la régie à son poste, le conseil d'administration de l'office au sien et le ministre des travaux publics à son poste qui est celui d'arbitre, puisqu'il est toujours le dernier recours de l'ensemble des collectivités locales.

Enfin, nous pensons que les collectivités locales, je rejoins ici complètement les arguments de M. Marrane — et cela a été l'esprit de toute la commission — doivent avoir de plus en plus le contrôle réel de l'ensemble des transports qui ont à assurer la vie même de ces collectivités.

Ce n'est pas, monsieur le ministre, seulement parce que le Conseil de la République est, d'après la Constitution, élu par les collectivités locales, mais il est certain que nous sommes tous très attachés à ce que ces collectivités gardent une indépendance réelle dans ces problèmes de transport, et à ce que l'Etat agisse seulement comme un arbitre, comme un animateur supérieur plutôt que comme une personne chargée de gérer des affaires, car nous constatons que l'Etat anonyme gère difficilement et souvent d'une manière onéreuse ses propres affaires.

Par conséquent, ce que je demande au nom de toute la commission, c'est que le plus grand nombre de nos collègues acceptent le projet tel qu'il ressort du travail technique de notre commission, ne remettent en cause ni les principes que nous avons essayé de dégager, ni la réalité des faits qui est résumée dans les travaux de cette commission.

En terminant, je tiens à remercier M. le ministre des travaux publics et des transports d'avoir apporté à la commission des renseignements forts utiles pour nos travaux, et je suis persuadé que tous nos collègues seront d'accord avec moi pour essayer de conserver à cette discussion l'allure technique qu'un débat sur une telle question ne devrait jamais perdre. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Gargominy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Gargominy, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.* Mesdames, mes chers collègues, je serai très bref, comme à l'habitude.

Je parle ici au nom de la majorité de la commission des affaires économiques, à laquelle il est apparu que l'économie de la nation ne pourra tirer que le plus grand profit du projet dont nous discutons et qui intéresse plus de sept millions de Français.

La prudence de ce projet est une qualité devant laquelle on ne peut demeurer insensible. Une régie autonome voulant absorber d'un seul coup tous les transports de voyageurs aurait provoqué de graves mécomptes, car elle n'en possède et n'en possédera pas de sitôt ni les moyens financiers, ni les moyens matériels.

Votre commission des affaires économiques, dans sa majorité, ne peut faire sienne l'opinion exprimée dans son rapport par notre honorable collègue, M. Barré: « La régie en zone centrale, écrit-il, l'entreprise en zone périphérique. A la première, plus statique, la régularité dans la puissance; à la seconde, plus mouvante, la souplesse dans l'initiative. »

J'ajouterai: l'initiative dans une liberté coordonnée qui ménage les intérêts particuliers très légitimes.

Ce projet — et ce n'est pas là non plus sa moindre qualité — assure, par l'Office régional des transports, une coordination souhaitée depuis longtemps, coordination qui économisera notamment du matériel et du carburant et permettra ainsi, par le report sur d'autres postes de moyens financiers libérés, l'amélioration du confort et de la sécurité des voyageurs et l'augmentation de la rapidité des transports.

Les budgets des collectivités locales et de l'Etat comblent depuis longtemps le déficit de la S. T. C. R. P. La vérité des dépenses et la vérité des tarifs doivent être le résultat de la création de la régie autonome qui n'est pas une entreprise capitaliste recherchant le profit.

Placer à la tête de cette régie un directeur pleinement responsable qui gère, gouverne, recrute lui-même le personnel et possède en ses mains les éléments de l'autorité et du dynamisme est une mesure saine qui doit assurer la réussite de la nouvelle entreprise.

C'est donc son accord au projet sorti des délibérations de la commission des transports que votre commission des affaires économiques, dans sa majorité, m'a chargée de vous apporter ici. (*Applaudissements au centre, à gauche et à droite.*)

Voix diverses. Suspension!

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Monsieur le président, la commission désire que la séance soit suspendue maintenant jusqu'à vingt et une heures trente, puis reprise ce soir, afin, si possible, de terminer la discussion générale et de commencer l'examen des articles avant minuit.

M. le président. Vous avez entendu la proposition de M. le président de la commission des moyens de communication.

Il n'y a pas d'opposition à cette proposition ?...

Dans ces conditions, la séance est suspendue jusqu'à vingt et une heures trente.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à vingt et une heures et demie.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Jean-Marie Thomas, rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur pour avis de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, la commission des finances n'a eu à se préoccuper, en ce qui concerne le projet qui vous est soumis, que des dispositions financières, et c'est à ces dispositions financières que se borneront les remarques qu'en son nom je veux vous présenter.

Tout d'abord votre commission se félicite du principe qui est inscrit dans l'article 21 du projet de loi et qui indique que la régie autonome doit couvrir par ses ressources propres l'ensemble de ses dépenses d'exploitation.

Mais il n'empêche que dans certains cas et dans certaines conditions, l'intervention de l'Etat s'avère nécessaire.

Tout d'abord, l'Etat et certaines collectivités ont accordé des réductions de tarifs à certaines catégories d'usagers, par exemple les mutilés de guerre. Ensuite, ces facilités de circulation ont été progressivement étendues aux mutilés du travail et aux familles nombreuses de toute la France.

Il apparaît normal que le déficit de recettes causé par ces mesures qui ne sont point imputables à la régie soit couvert par l'autorité qui en a pris la responsabilité, c'est-à-dire que l'Etat rembourse à la régie autonome le manque à gagner. C'est l'objet de l'article 27 que votre commission des finances a approuvé, et à propos duquel je fais remarquer qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une subvention, mais d'un payement pour des services effectués.

A ce propos, au nom de la commission des finances, je dois exprimer un vœu à M. le ministre des transports. Au début, seuls les mutilés de guerre bénéficiaient de cette réduction de 50 p. 100, puis on l'a étendue aux familles nombreuses. Certes, nous ne nous insurgeons point contre cette mesure que nous acceptons bien volontiers, mais il se trouve qu'en l'occurrence nos camarades mutilés de guerre sont désavantagés parce que tous les titulaires de la carte de famille nombreuse, qu'ils habitent la région pari-

sienne ou la province, ont droit à une réduction de 50 p. 100 sur présentation de leur carte, alors que seuls les mutilés de la région parisienne qui ont obtenu les cartes de priorité délivrées par la préfecture de police peuvent prétendre à cette réduction de tarifs. Il arrive journellement que des camarades anciens combattants, ayant leur carte de réduction sur les chemins de fer et venus de province à Paris, demandent aux guichets des billets à demi-tarif qu'on leur délivre sans observation, puis se voient infliger un procès-verbal par les contrôleurs du métro parce qu'ils n'ont pas droit à cette réduction du fait qu'ils n'habitent pas la région parisienne.

Nous demandons par conséquent que ces facilités de circulation accordées à toutes les familles nombreuses soient étendues aussi à tous les mutilés de guerre.

Je disais que cet article 27 vise seulement le remboursement ou le payement de services rendus, en raison du déficit causé par des mesures prises par l'Etat ou des collectivités locales.

Mais, en dehors de cela la question s'est posée de savoir s'il fallait accorder à la régie autonome des transports de la région parisienne une subvention de l'Etat ou des collectivités locales. On pourrait penser, comme le principe en est posé dans l'article 21, que cette régie doit faire ses frais et que les usagers doivent payer le billet à un prix tel que les recettes compensent les dépenses d'exploitation.

Cependant, nous remarquerons qu'antrefois la société concessionnaire du métro recevait une subvention de l'Etat et qu'il paraîtrait singulier, au moment où cette société concessionnaire est remplacée par la régie autonome que les subventions soient totalement supprimées.

Enfin, à la commission, plusieurs commissaires ont indiqué, et l'argument a été repris à cette tribune, — je ne fais que le signaler très vite — que, pendant l'occupation, l'Etat a pris à son compte les transports de la région parisienne, les a gérés comme il l'entendait et que sa façon de conduire l'exploitation a pu causer un certain dommage au matériel, qu'en particulier il y avait, avant la guerre, 3.500 voitures en service et qu'il n'y en a plus maintenant que 2.000, ce qui augmente beaucoup les frais puisque, évidemment, ces voitures ont besoin de réparations bien plus fréquentes. En raison de la responsabilité qui lui incombe, l'Etat est donc moralement engagé à subventionner la régie autonome.

D'autre part, nous sommes obligés de constater que la plupart des compagnies concessionnaires de transports, pour ne pas dire toutes, bénéficient de subventions de la part de l'Etat ou des collectivités.

Il s'agit, en effet, d'un service public. Il est évident que la régie des transports doit d'abord rendre service aux ouvriers qui sont éloignés du lieu de leur travail. Il est indiscutable aussi que la prospérité de la région parisienne et par là même, dans une certaine mesure, la prospérité du pays tout entier est fonction de ces transports, que le développement industriel de la région parisienne n'aurait pu devenir ce qu'il est aujourd'hui, s'il n'y avait point de transports rapides, que les industries et, par conséquent, toute l'économie française sont intéressées à ces transports, et qu'il est donc tout naturel que les collectivités et l'Etat y participent.

Par conséquent il est normal qu'on introduise en cette matière la notion de service public qui, immanquablement, entraîne l'idée de subvention. Aussi avons-nous accepté l'article 23 qui indique que des subventions pourront être accordées jusqu'à un plafond ne dépassant point 20 p. 100 pour l'année 1949 et 15 p. 100 pour les années suivantes, étant entendu que cette subvention serait payée par moitié par les collectivités locales et par l'Etat.

D'autre part, votre commission des finances se félicite que la commission des tranports et son rapporteur, notre collègue M. Barré, ait supprimé le paragraphe 2 de cet article, qui prévoyait que le plafond de la subvention, fixé à 15 p. 100, ne pourrait, en aucun cas, dépasser la perte de recettes causée par les facilités de circulation accordées sur les transports de la régie autonome. C'est là lier deux questions tout à fait différentes et que votre commission a voulu séparer: d'une part, le payement pour services rendus, d'autre part une subvention qui peut être accordée ou refusée, mais qui est tout à fait différente et dont le plafond serait fixé, à partir de 1950, à 15 p. 100.

Ceci dit, la commission des finances vous demande d'accepter deux amendements concernant le droit de timbre et dont l'incidence est d'ailleurs assez peu importante. A l'article 53 il est dit que les modifications apportées aux statuts de la société ne donneront lieu à la perception d'aucun droit d'enregistrement, l'exonération du droit d'enregistrement ainsi prévue ne présente qu'un intérêt tout à fait secondaire et d'ailleurs cette mesure serait en contradiction avec l'article 58 dont je parlerai dans un instant.

Nous avons pensé qu'il serait plus expédient de supprimer le troisième alinéa de l'article 53, et je vous fait remarquer que cette modification n'entraînerait d'ailleurs que l'ouverture d'un droit fixe de 100 francs ce qui est, par conséquent, minime comme incidence.

L'article 58 prévoit que tous les actes à intervenir, en exécution de la loi, au décret d'application seront enregistrés au droit fixe. Cette rédaction apparaît assez imprécise. Si cette décision se bornait à soumettre au droit fixe les actes faits en exécution de la loi, c'est sans difficulté que le même régime s'appliquerait de plein droit aux actes relatifs à l'exécution des décrets pris pour son application.

A cet égard, il nous apparaît superflu de viser spécialement dans le texte les actes à intervenir en exécution desdits décrets.

Cette précision est d'autant plus dangereuse que si les décrets débordaient le cadre de l'application proprement dite du texte législatif, tous les actes passés bénéficieraient pour leur exécution du droit fixe. »

Il serait donc préférable de rédiger l'article 58 comme suit: « Les actes ayant exclusivement pour objet l'exécution de la présente loi seront, à la condition de s'y référer expressément, enregistrés au droit fixe ».

Enfin, la commission des finances s'est aussi préoccupée des modalités selon lesquelles seront accordées les avances du Trésor. A l'article 25, en effet, il est question du remboursement des avances consenties conformément aux dispositions de l'article 24 par le Trésor public lorsque, le Parlement ayant refusé tout ou partie de la subvention demandée par l'office, ce remboursement ne peut être prélevé sur le montant de ladite subvention.

Or, si nous relisons attentivement l'article 24, tel qu'il est présenté par la commission des moyens de communication et des transports, nous ne voyons pas clairement qu'il soit question d'avances consenties par le Trésor.

C'est pourquoi nous vous présentons une nouvelle rédaction; nous avons déposé à ce sujet un amendement, qui viendra en discussion à son temps, qui apporte des précisions sur ce point et qui, d'autre part, donne au ministre des travaux publics et des transports et au ministre des finances un certain droit de regard.

Il permet au Gouvernement de négocier sur les subventions qui seront demandées avant que celles-ci ne soient soumises au Parlement.

En ce qui concerne le contrôle de cette régie, dont les opérations, ainsi qu'il est dit à l'article 29, ne seront pas soumises aux règles de la comptabilité publique, etc., nous faisons les observations suivantes:

Premièrement, la rédaction de cet article nous semble inadéquate, parce que l'article se réfère aux décrets des 25, 28 et 30 octobre 1935 et à l'ordonnance du 23 octobre 1947. Or, le contrôle des dépenses engagées a été organisé par la loi du 10 août 1922; c'est donc ce texte qu'il conviendrait de rappeler et non point les décrets que j'ai cités tout à l'heure.

D'autre part, les deux derniers décrets parlent de la motion de l'assemblée générale des finances chargée du contrôle financier des chemins de fer et de la commission de rédaction des vérifications des comptes des chemins de fer; or, cette commission de vérification des comptes des chemins de fer se trouve supprimée depuis l'intervention de la loi du 6 janvier 1948 relative à différentes dispositions d'ordre budgétaire.

Par conséquent, cet article serait sans objet avec la rédaction qui vous est soumise. C'est pourquoi nous pensons qu'il convendrait de remplacer la fin du deuxième alinéa de l'article 22 par les dispositions suivantes: « ...prévu par la loi du 10 août 1922 et les textes modificatifs subséquents ». Et ensuite: « ...ses comptes son soumis au contrôle financier de l'Etat et à la commission de vérification créée par l'article 36 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948 ».

Voici les quelques observations que je devais vous présenter au nom de la commission des finances. Pour appuyer ces observations, la commission des finances a déposé quelques amendements dont vous aurez à discuter tout à l'heure. Sous ces réserves, elle donne un avis favorable au projet de loi soumis à vos délibérations. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon, rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Que le Conseil se rassure, mes explications seront brèves. Elles s'inscriront d'ailleurs dans les perspectives de conciliation indiquées par M. Charles Brunhes, auxquelles nous nous rallions bien volontiers sous la réserve de quelques modalités que je vais avoir à vous indiquer.

La commission de l'intérieur remarque tout d'abord que l'essentiel de la charpente de l'avant-projet voté par les assemblées parisiennes demeure. Elle constate aussi que n'est pas mis en cause le transfert des réseaux de l'ancienne compagnie métropolitaine définitivement attribués à la régie autonome des transports. C'est un premier point d'importance.

Elle enregistre, d'autre part, que dans la structure même de cette régie on conserve un directeur et un conseil d'administration tripartite.

Par ailleurs, en même temps que l'avant projet des assemblées parisiennes, comme le projet dont nous discutons aujourd'hui

traitait cette question de transfert de gestion et de sa nouvelle organisation de cette gestion, les projets successifs maintiennent l'existence d'un office dont la fonction est d'étudier et de régler la coopération des différents moyens de transports en usage dans la région parisienne, ceux de la régie autonome, comme tous autres qui peuvent exister et qui doivent être coordonnés pour concourir en commun au service des transports.

Enfin, nous enregistrons que le projet actuel reste fidèle à une direction que les assemblées parisiennes avaient eu le mérite d'inaugurer et qui était le souci de l'équilibre financier.

La commission de l'intérieur ne peut, à cet égard, que se rallier à la préoccupation de la commission des finances et aux indications données par M. le ministre des travaux publics et des transports.

L'équilibre, ce n'est pas nécessairement et automatiquement l'absence de subvention. Les subventions sont légitimes notamment lorsqu'une charge particulière a été imposée aux collectivités locales ou à la régie autonome des transports, telles que des réductions aux familles nombreuses, des réductions pour mutilés, telles que la desserte d'une agglomération nouvelle dont il convient de favoriser l'essor. On peut même concevoir des subventions pour compenser une réduction générale des tarifs.

Mais ce qui n'est pas admissible, ce qui avait été proscrit par le projet de l'hôtel de ville et qui le demeure dans notre esprit, c'est un gestion que vous me permettrez d'appeler non pas « à tombeau ouvert » mais à « déficit ouvert », où l'on vote des tarifs sans connaître les dépenses, en se réservant après coup, d'établir l'équilibre par des moyens de fortune.

L'équilibre ne doit pas se trouver à l'arrivée, mais au départ. C'est aux organismes responsables et notamment à l'office qu'il appartient de déterminer la part qui sera demandée à la subvention et la part qui sera demandée au tarif commercial. Il est inadmissible d'ériger de l'imprévoyance la règle suprême de la gestion.

J'ai donc le droit de dire que l'essentiel du projet des assemblées parisiennes a été sauvegardé et que, lorsque certains dénoncent aussi véhémentement ce dont ils ont voté le principe, ce sont les hommes plus que les textes qui ont varié.

Si je considère à présent l'économie même du projet qui nous est soumis par la commission des transports, sans vouloir entrer dans le détail des articles à propos desquels seront donnés, au soutien des amendements, tous arguments utiles, je voudrais dire tout d'abord l'accord complet de la commission de l'intérieur avec le souci, exprimé par M. le rapporteur de la commission des transports et par M. le président de la commission des transports, d'accroître la place des collectivités locales et singulièrement celle de la ville de Paris.

Dans le même esprit et toujours afin d'étendre les droits des collectivités locales, la commission de l'intérieur propose, par un article 44 *bis*, d'admettre, au profit de ces collectivités locales, le droit de demander à l'office une seconde délibération sur les décisions répartissant entre ces différentes collectivités locales les sommes nécessaires au financement des dépenses de la régie.

Le droit de demander une deuxième délibération — c'est l'objet de notre article 44 *bis* — nous a paru préférable au droit de recours auprès de M. le ministre des travaux publics, prévu par le deuxième alinéa de l'article 42, car dans l'intérêt de l'autonomie des collectivités locales, il valait mieux permettre à l'office de reconsidérer la question que de renforcer indirectement, mais certainement la tutelle en faisant de M. le ministre des travaux publics le seul arbitre.

Dans un esprit de conciliation — car, mon cher président, vous avez fait mieux qu'un compromis — nous n'avons pas voulu, comme l'avait fait l'Assemblée nationale, donner un droit de réquisition à la régie sur les installations des transporteurs dont les lignes seraient reprises. Mais il nous a paru nécessaire d'assurer, en cette matière, comme en toute autre, la préférence des intérêts du service public, ce qui est une tradition constante du droit administratif français.

Ce qu'il fallait éviter, c'était l'arbitraire, aussi bien dans la détermination des biens indispensables que dans leur évaluation.

Ce résultat nous a paru atteint par la reprise de l'article 9 du texte de M. Louis Bour, rapporteur devant l'Assemblée nationale, texte que la commission de l'intérieur reprend sous forme d'amendements, en prévoyant qu'un collège arbitral, dans lequel seront réunis à la fois l'expert de la régie, celui des routiers et l'expert désigné par le président de la cour d'appel, à la fois les biens indispensables et l'évaluation de ces biens.

Reste une dernière question: celle du monopole. Dans le présent projet, il n'y a plus de monopole, à la fois par le souci de conciliation que j'évoquais tout à l'heure et aussi parce que, en trois années, la situation a évolué et que si, en janvier 1946, les transports assurés par des transporteurs privés pouvaient paraître négligeables dans l'agglomération parisienne, il ne saurait en être de même aujourd'hui où, fort heureusement, un certain nombre de lignes assurées par des particuliers ont été mises en service.

Il nous a donc paru indispensable non seulement d'exclure le monopole, mais, dès l'instant où ce monopole était écarté, de permettre, de forcer même, de rendre obligatoire l'appel à la concurrence.

Toutefois — c'est un point de détail qu'il convient de souligner et sur lequel la commission de l'intérieur croit devoir diverger de l'avis émis par la commission des transports — il nous a paru impossible de prévoir qu'automatiquement la préférence irait, dans cet appel à la concurrence, à celui qui offrirait les conditions les plus avantageuses. Non pas, certes, que nous voulions encourager une gestion dispendieuse de la régie autonome des transports, mais — et ceux qui sont tant soit peu avisés des conditions d'exploitation d'un service public le savent bien — parce que, dans cette confrontation, la régie autonome des transports, qui a des frais généraux, ses services d'intérêt général, ses lignes déficitaires, ne se présente pas à armes égales avec un transporteur particulier qui, de toute évidence, ne soumissionnerait que pour une ligne bénéficiaire.

Comparer les prix de la régie autonome à ceux des transporteurs particuliers, voilà qui s'impose. Mais donner automatiquement au transporteur particulier qui, sur une ligne favorisée, n'a pas les charges de la régie autonome des transports, la préférence sur celle-ci, ce serait par un automatisme excessif consacrer un régime qui ne serait pas équitable et qui léserait finalement les intérêts des contribuables.

M. Marrane me disait cet après-midi...

M. Marrane. Je suis tout oreille!

M. le arpporteur, pour avis, de la commission de l'intérieur. Comme je suis tout oreille en vous entendant; j'ai plaisir à évoquer ce que vous avez dit, à savoir que j'oubliais les injures faites au rapporteur général du budget de la ville de Paris.

Il paraît même que certains de mes successeurs à l'hôtel de ville, qui ne sont pas nécessairement du même parti que M. Marrane, se rencontrant avec lui sur ce point — faute d'autres — se demandent si j'ai oublié l'expérience du rapporteur général du budget.

Le rapporteur général du budget de la ville de Paris que j'ai eu l'honneur d'être se souvient, en effet, de la lourde charge que constitue pour le budget des collectivités locales le déficit des transports parisiens.

Il oublie encore moins, monsieur Marrane, les soucis que les injures. C'est pourquoi il n'entend pas consacrer par l'automatisme d'une concurrence une solution qui, finalement, ferait supporter aux contribuables le déficit qu'entraîneraient les facilités d'adjudication obtenues par des transporteurs privés.

J'ajoute — et sans vouloir entrer dans une controverse juridique sur la domanialité — que M. le président de la commission des transports est trop avisé de la dernière jurisprudence du conseil d'Etat — qui, d'ailleurs, n'est pas si récente puisqu'elle remonte à quinze années — pour ne pas savoir que la matière des transports est une de celles où la haute juridiction administrative, en raison de la notion même de domanialité, a toujours admis des solutions que nous ne qualifierons pas « d'étatistes », mais, par un autre néologisme « d'interventionnistes ».

M. Pierre Laroque, alors qu'il était membre du conseil d'Etat et annotateur distingué des arrêtés de cette juridiction au Sirey de 1933, troisième partie, page 40, écrivait déjà:

« L'autorité administrative est fondée à intervenir pour limiter ou même interdire l'utilisation du domaine par les transports en commun, dans la mesure où elle ne correspond pas à une gestion rationnelle du domaine conformément à sa destination. Pouvant réglementer les usages anormaux de la voie publique, ainsi compris, l'administration tire des principes généraux de la domanialité publique le fondement d'une réglementation des transports publics comportant pour l'ensemble du territoire le régime de l'autorisation. »

Je n'ignore pas qu'il y a dans cette réglementation — et M. Brunhes y a fait allusion — une différence entre les transports intracommunaux et les transports intercommunaux, qui apparaît déjà dans l'arrêt du conseil d'Etat du 29 janvier 1932 consacré aux autobus d'Antibes.

Mais vous n'ignorez pas non plus que le motif donné dans cet arrêt du conseil d'Etat pour entraîner l'annulation des arrêtés du maire ne vise pas toute administration indistinctement, mais simplement le maire qui, autorité communale, ne saurait — c'est l'évidence — réglementer une circulation intercommunale.

Et nous trouvons la confirmation de cette analyse dans un arrêt Ramel du 16 juin 1933 — que je n'aurai pas la prétention de révéler à M. Brunhes — dans lequel il est dit « que cette question » — celle de la réglementation des transports intercommunaux — « ne rentrait pas dans les attributions des maires de communes traversées par les automobiles et qu'il ne pouvait appartenir qu'à l'autorité supérieure de la réglementer ».

Par conséquent, le conseil d'Etat n'a pas assujetti les transports intercommunaux à des principes foncièrement différents des transports intracommunaux.

Il a indiqué que l'autorité compétente était une autorité différente et il a même

précisé, dans un arrêt du 11 juillet 1934, que vous retrouverez au Dalloz périodique de 1934, qu'il appartient à l'autorité supérieure d'établir cette réglementation lorsque des circonstances particulières pouvaient la légitimer.

Circonstances particulières d'une agglomération ? Elles sont, de toute évidence, réalisées dans la région parisienne.

Ceux d'entre vous qui nous font l'amitié de venir toutes les semaines par les trains qui les amènent de province voient bien, à des dizaines et des dizaines de kilomètres, du centre de la capitale, cette région commencer avec ses problèmes particuliers et son extension même, imposer des charges aux transports en commun qui y circulent. Cette région parisienne est donc précisément, dans ses conditions spéciales, visée depuis quinze ans par la jurisprudence du conseil d'Eat.

Il n'était que de noter ces circonstances particulières, que de désigner l'autorité compétente pour les réglementer.

C'est précisément l'objet de la loi, car qui, mieux que le législateur, est qualifié pour constater l'existence de circonstances particulières et pour désigner, le cas échéant, l'autorité compétente, pour les réglementer ? En l'espèce, c'est l'office régional.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons modifié les propositions de la commission des moyens de communication et des transports sur deux points précis.

Tout d'abord, je le répète, nous voulons exclure l'automaticité dans l'adjudication; par ailleurs, s'agissant de l'article 40, nous désirons prévoir la durée de permission d'usage du domaine public, car il nous paraît impossible qu'il y ait pour un usage « anormal » — et c'est l'expression même de la jurisprudence du conseil d'Etat — du domaine public une permission qui ne soit pas limitée par avance dans sa durée.

Il n'y a donc aucune innovation quant au principe, aucune atteinte à la propriété privée autre que celle qui résulte de la jurisprudence du conseil d'Etat telle qu'elle se comporte depuis une quinzaine d'années. Il n'y a rien d'autre ici que la constatation de la particularité et de l'originalité d'une région, que personne ne saurait contester sérieusement, et qui font que la législation de coordination, dont M. le président de la commission des transports a parlé, ne peut s'appliquer que sous réserve de modalités particulières, dont il a lui-même donné l'exemple par la rédaction du deuxième alinéa de l'article 54 du projet, dans le texte de la commission des transports.

Quand la législation générale de la coordination existera, elle s'appliquera sans doute, quant à ces principes, à la région parisienne. Mais nul doute que ces principes ne comportent, à ce moment, les accommodements particuliers dont nous soulignons dès à présent la nécessité.

Il ne s'agit donc pas, mes chers collègues, — je le dis en terminant, — de créer un précédent ou d'en exclure un, mais de donner la meilleure solution possible à un problème certain, de donner une solution de courage et de sagesse.

Car vous n'ignorez pas qu'en confiant davantage de droits aux représentants des collectivités locales, nous les appelons à faire preuve de plus de courage pour le vote des tarifs nécessaires.

C'est dans cet esprit qu'il convient de faire aboutir une réforme indispensable à cette région parisienne.

Pour reprendre une allusion de M. Marrane, j'ai été, comme lui, membre d'une asssemblée jaillie de la libération, le comité parisien de la libération. Permettez au conseiller de la République d'aujourd'hui de constater avec satisfaction que la Chambre de réflexion, elle-même, retient parfois l'œuvre des insurgés de la résistance. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Marrane. La population de la région parisienne jugera !

M. le président. La parole est à M. Bernard Lafay.

M. Bernard Lafay. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est question, depuis longtemps, de la nationalisation des transports parisiens. De nombreux projets ont été dressés à cet effet, animés pour la plupart, il faut bien le dire, d'ambitions démesurées.

Sans doute, monsieur le ministre, chacun sait que l'agglomération parisienne s'est considérablement étendue depuis 25 ans et que le cadre ancien de la ville de Paris, d'abord, du département de la Seine, ensuite, s'est trouvé dépassé et a nécessité des prolongements multiples des lignes de transport en dehors de ses limites administratives.

Néanmoins, était-il indispensable, pour perfectionner un service public, de bouleverser de fond en comble une organisation qui a fait ses preuves depuis plus de trois quarts de siècle pour les transports routiers et depuis bientôt un demi-siècle pour les transports métropolitains ?

Est-il bien nécessaire d'arracher des réseaux déjà bien organisés aux collectivités qui ont pris l'initiative de les créer, qui les ont développés et qui en ont supporté les lourdes charges, pour les confier maintenant à l'Etat tentaculaire qui a déjà bien assez à faire en accomplissant ses fonctions normales d'Etat et en « digérant » les immenses industries nationalisées dont les résultats ne semblent pas avoir apporté la preuve des brillantes qualités organisatrices de l'Etat.

Devant cette Assemblée, appelée à juste titre chambre de réflexion, il est utile de rappeler, en quelques mots, ce qu'a été l'œuvre de la ville de Paris et du département de la Seine dans l'organisation des transports parisiens.

Sans remonter à l'origine des transports parisiens, il est bon de se souvenir que c'est la ville de Paris qui a imposé la fusion des multiples transporteurs privés qui se faisaient concurrence au grand dam du public, et c'est la ville de Paris qui a mis sur pied le réseau d'omnibus qui est à la base de l'actuel réseau routier.

C'est encore la ville de Paris qui a fondé en 1898 le chemin de fer métropolitain et qui a développé ce réseau pour en faire, jusqu'à la guerre, le modèle des chemins de fer électriques urbains dans le monde entier.

C'était alors un gros risque que courait le conseil municipal de Paris de cette époque contre les innombrables détracteurs de ce nouveau mode de transport, contre la Chambre des députés de l'époque, qui prévoyait la déconfiture de l'entreprise.

N'entendait-on pas à la Chambre, un député dire: « aérien, c'est un projet en l'air; souterrain c'est un projet enterré ». Et un autre d'ajouter: « les Parisiens n'accepteront jamais de voyager dans des égouts » ?

Pendant dix ans, l'Etat, contre la ville de Paris, s'opposa à la réalisation du métropolitain actuel et l'on peut affirmer que c'est le conseil municipal de Paris qui est à la base de l'actuel réseau circulatoire de Paris.

La gestion des réseaux est trop connue pour qu'il soit utile de s'y appesantir. En 1937 le trafic du métropolitain représentait plus de 4 milliards de voyageurs-kilomètre et celui de la S.T.C.R.P. près de deux milliards et demi de voyageurs-kilomètre. Le réseau métropolitain s'étendait sur 177 kilomètres, le réseau d'autobus sur 1.858 kilomètres.

Le métropolitain resta bénéficiaire jusqu'en 1931 et ne connut le déficit, de même que la S.T.C.R.P. que par la volonté bien arrêtée des pouvoirs publics de pratiquer malgré la hausse générale des prix, une politique de bas tarifs.

Les lourdes charges qui résultèrent de cette politique de bas tarifs incombèrent à la ville de Paris et au département de la Seine qui acceptèrent de financer eux-mêmes cette grande œuvre sans faire appel au concours de l'Etat.

Dès 1937, la mainmise de l'Etat sur les transports parisiens se fait sentir. Par le décret-loi du 30 juillet 1937, le Gouvernement avait décidé la création d'un comité spécial des transports de la région parisienne.

Ce n'était qu'une velléité. Jamais ce comité ne fut constitué.

Par le décret-loi du 12 novembre 1938, fut institué un comité des transports parisiens muni de pouvoirs très étendus, chargé de la coordination et de l'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région parisienne.

Ce comité ne vécut pas deux ans, et c'est en vain qu'on chercherait à établir le bilan de son œuvre.

Sous l'occupation, les tendances étatiques s'accentuèrent encore.

Le 1er décembre 1941, sous la pression de l'Etat — l'acte dit loi du 26 juin 1941 — la fusion des exploitations du métropolitain et de la S.T.C.R.P. fut accomplie.

L'Etat profita de cette opération pour obtenir, sans faire aucun apport, une participation dans le capital social de la compagnie du chemin de fer métropolitain qui devenait ainsi une société d'économie mixte.

Enfin, le 3 janvier 1945, le ministre des travaux publics et des transports a placé la compagnie des chemins de fer du métropolitain sous un régime d'administration provisoire d'Etat.

C'est ce régime d'administration provisoire d'Etat qui subsiste encore aujourd'hui et que l'on vous demande de remplacer par la régie autonome des transports parisiens dont le projet de loi a déjà été adopté par l'Assemblée nationale et qui vous est soumis aujourd'hui, compte tenu des modifications apportées par la commission des travaux publics et des transports du Conseil de la République.

En effet, le régime provisoire d'administration actuelle doit cesser. Cette administration provisoire actuelle n'a pas le droit d'émettre d'emprunts.

Aussi, pour couvrir les dépenses de travaux neufs, est-elle obligée de s'adresser à l'ancien conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer métropolitain pour lui demander d'émettre à sa place l'emprunt nécessaire. Or ceux-ci, en vertu du décret du 3 janvier 1945, est censé ne plus avoir à s'intéresser aux transports parisiens.

Monsieur le ministre, il a dépendu de la ville de Paris et du département de la Seine que ce débat n'ait pas lieu. Le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine avaient la possibilité de régler eux-mêmes la question de l'organisation des transports parisiens, mettant ainsi le Gouvernement et le Parlement devant le fait accompli.

En effet, comme vous ne l'ignorez pas, monsieur le ministre, l'article 8 de la convention tripartite passée le 1er décembre

1941 entre le département de la Seine et la ville de Paris d'une part, la compagnie du métropolitain d'autre part, assurait au département et à la ville le droit d'opérer conjointement à la date du 1er janvier 1948 le rachat de l'exploitation des réseaux concédés à la compagnie.

Le délai de préavis de deux ans prévu par ce texte a été introduit pour garantir les droits de la compagnie. Il ne nous était par conséquent opposable que par elle.

Or il résulte des renseignements obtenus — et ce n'est pas un secret pour vous, monsieur le ministre — que la compagnie du métropolitain se serait bien gardée de se prévaloir de ce préavis mais, au contraire, elle acceptait sans difficulté le rachat anticipé moyennant le versement d'une indemnité dont le montant n'aurait pas dépassé celui de l'indemnité prévue à l'article 50 du projet de loi actuellement soumis à l'examen du Conseil de la République.

La ville de Paris et le département de la Seine redevenus, par ce moyen juridique, maîtres de leurs réseaux, auraient pu en déterminer librement le régime. La ville de Paris s'est refusée à faire naître ce conflit.

Le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine ont estimé que si les transports parisiens constituent au premier chef une affaire municipale et départementale, l'organisation des transports dans une capitale entourée d'une région groupant près d'un cinquième de la population française, constitue également un problème de Gouvernement. Mais, s'il nous est apparu que les droits de l'Etat ne devaient pas être méconnus, nous attendons — je l'avoue — de la part du Gouvernement, un respect au moins égal des droits plus incontestables encore de la ville de Paris et du département de la Seine.

La régie autonome des transports parisiens — je vous l'ai dit il y a un instant, monsieur le ministre, la ville de Paris et le département de la Seine l'acceptent. Dans le projet de loi qui nous est soumis, au-dessus de la régie et pour coordonner la gestion de la régie autonome des transports parisiens de la Société nationale des chemins de fer français et des transports routiers, est institué un office régional.

Nous aurions préféré que fût créé, sous le nom de conseil supérieur des transports parisiens, un organisme rattaché au ministère des travaux publics et des transports, chargé d'étudier l'organisation et le fonctionnement de tous les transports de voyageurs dans la région parisienne et de proposer au ministre des transports et aux assemblées intéressées toutes mesures propres à améliorer ces transports.

A ce conseil supérieur des transports parisiens, le Gouvernement préfère l'office régional.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que l'office régional des transports parisiens est une belle façade derrière laquelle aucune réalité ne se découvre.

On a tout prévu: une assemblée générale et une commission consultative. On a, par le détail, déterminé les attributions de cet organisme démesuré: établissement d'un plan des besoins de transport et d'un plan d'aménagement et de répartition des transports, remaniement des réseaux actuels en vue de substituer la régie autonome aux libres entreprises de transports routiers, chaque fois que l'opération sera possible.

Les transporteurs routiers se sont alarmés et on ne peut qu'approuver les améliorations sensibles apportées par la commission des travaux publics et des transports du Conseil de la République.

Mais nous ne voudrions pas que ce débat s'égare au milieu de faux semblants et de constructions symboliques.

L'énorme office que l'on nous demande de créer est condamné d'avance à l'impuissance. Il ne pourra faire aucun usage des pouvoirs exorbitants qui lui sont accordés.

En effet, l'objet essentiel de l'office ne peut pas se limiter à entériner purement et simplement le présent. Le plan des besoins, le plan d'aménagement et de répartition doivent conduire à la création d'un important réseau de lignes nouvelles, harmonieusement coordonnées et confiées à la régie, seule capable, dans l'esprit des auteurs du projet, d'exécuter dans de bonnes conditions des plans d'ensemble.

Or la régie autonome n'aura certainement pas avant longtemps les moyens d'étendre sensiblement le réseau, géré jusqu'ici par la compagnie du métropolitain. Les moyens techniques et les moyens financiers indispensables lui feront défaut.

Les moyens techniques. — La commission mixte des transports de l'hôtel de ville a été tenue au courant des difficultés de tout ordre qui ont empêché jusqu'ici le métropolitain de passer une petite commande de 300 autobus. Lorsque la compagnie aura enfin trouvé une firme capable de réaliser la construction du matériel, deux ans s'écouleront avant que les premières unités puissent lui être livrées, le complément n'étant remis au métropolitain qu'au cours de la troisième année.

Dans quel délai la régie pourra-t-elle obtenir les 2.000 autobus qui lui seront indispensables pour remplacer un matériel hors d'âge dont l'utilisation actuelle grève lourdement le budget de l'exploitation ?

Tant que ce renouvellement indispensable de matériel n'aura pas été achevé, il sera vain de parler de la création de lignes nouvelles.

Les moyens financiers. — L'article 21 du projet de loi prévoit que la régie devra couvrir l'ensemble de ses dépenses d'exploitation par ses ressources propres, c'est-à-dire essentiellement ainsi que le précise l'article 22 par les recettes du trafic et par les participations financières de l'Etat et des collectivités, participations limitées par l'article 23 à 15 p. 100 du montant des recettes totales. On sait qu'actuellemlent le déficit prévu, pour l'exercice 1948 n'est pas loin de représenter 50 p. 100 du montant des dépenses.

Pour le faire disparaître la régie devra conformément aux dispositions des articles 21 et 24 réaliser d'entrée une augmentation massive de ses tarifs. Il est bien évident que pendant longtemps la totalité des participations de l'Etat et des collectivités sera absorbée pour couvrir les dépenses d'exploitation, concurremment avec le produit de la vente des billets qui devront être maintenus à un tarif aussi modéré que possible.

Dans ces conditions, comment la régie pourrait-elle entreprendre l'exploitation des lignes nouvelles obligatoirement déficitaires qui seraient prévues par le plan d'aménagement et de répartition ?

Les plans établis par l'office demeureront donc lettre morte et cet énorme organisme en sera réduit à étudier le tracé de quelques tronçons de lignes qu'il lui faudra bien confier aux transporteurs routiers, à ces entreprises anarchiques que les auteurs du projet voulaient précisément réduire à la portion congrue.

Cet office régional sera un imposant organisme qui ne pourra jouer un rôle effectif que dans de nombreuses années, si toutefois il le joue un jour. Cet office va grever d'une charge importante le budget des transports parisiens en entraînant la création de nombreux postes de fonctionnaires nouveaux.

Voilà notre crainte.

Dans l'organisation et le fonctionnement de la régie autonome, en toute équité, monsieur le ministre, les représentants de la ville de Paris et du département de la Seine devraient disposer dans le conseil d'administration, de la majorité absolue. Je sais que, monsieur le ministre, vous avez récemment déclaré que, puisque l'Etat paye le déficit, il était normal qu'il s'assure une part prépondérante dans l'administration des transports parisiens.

En fait, l'Etat ne participe au déficit que depuis quelques années et dans une proportion limitée à 50 p. 100. Le reste demeure à la charge de la ville de Paris et du département de la Seine.

Depuis 1921, la ville de Paris et le département de la Seine ont dû couvrir le déficit des transports, ce qui a représenté pour ces collectivités une charge de 166 milliards de francs de 1948.

L'Etat, lui, qui n'intervient que depuis 1939 dans la couverture du déficit, a versé à ce titre 28 milliards et demi en francs de 1948.

On peut, d'autre part, rapprocher ce chiffre de 28 milliards et demi de celui de 280 milliards qui correspond à la valeur totale des réseaux. D'un côté, la ville de Paris et le département de la Seine, avec 166 milliards plus 280 milliards, soit au total 446 milliards. De l'autre côté l'Etat, avec 28 milliards et demi.

Monsieur le ministre, la prépondérance dans l'administration des transports parisiens ne doit pas appartenir à l'Etat, mais bien à la ville de Paris et au département de la Seine.

Maintenant, mes chers collègues, en terminant, je voudrais vous donner un aperçu de l'activité des différents réseaux dans les départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

En 1938, dans la Seine, les lignes s'étendent sur 1.763 kilomètres, soit plus de 95 p. 100 du réseau; en Seine-et-Oise, sur 95 kilomètres, soit à peine 5 p. 100; en Seine-et-Marne, pas de lignes. En 1948, il y a une réduction dans l'ensemble du réseau, par suite des difficultés que tout le monde connaît. Dans la Seine, les lignes s'étendent sur 794 kilomètres, soit plus de 90 p. 100 des lignes; en Seine-et-Oise, sur 84 kilomètres, soit 9 p. 100 des lignes; en Seine-et-Marne, sur 4 km 5, soit 0,5 p. 100.

La distance parcourue chaque jour par l'ensemble des autobus est pour la Seine de 472.300 kilomètres, soit 96 p. 100, pour la Seine-et-Oise de 15.700 kilomètres, soit 3.2 p. 100.

Cette comparaison fait apparaître le rôle prépondérant joué par la Seine dans l'activité du réseau d'autobus par rapport à Seine-et-Oise et Seine-Marne. Dans ces conditions, le rôle essentiel dans la gestion des transports parisiens doit revenir, nul ne saurait le contester, à la ville de Paris et au département de la Seine. L'office devrait être limité à un rôle consultatif, les pouvoirs de décision étant réservés à la ville de Paris et au département de la Seine. En ce qui concerne la régie, les collectivités locales devraient avoir une part d'autorité correspondant à leurs apports et aux intérêts dont elles ont la charge.

Néanmoins, nous sommes disposés à admettre que l'office ait les pouvoirs de décision que vous exigez, monsieur le ministre, et nous acceptons que le nombre des représentants de la ville de Paris et du département de la Seine soit réduit au

chiffre très modéré fixé par la commission des moyens de communication et des transports du Conseil de la République. Mais la bonne volonté de Paris et de la Seine ne saurait aller au delà de cette transaction et, si le Gouvernement ne comprenait pas l'étendue de cette concession, il se heurterait, au moment de l'application de la loi, à la volonté des collectivités locales fortes de leurs droits, de leurs 290 milliards d'apports, de leurs 166 milliards de participation aux insuffisances d'exploitation et de l'œuvre réalisée depuis près d'un siècle. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. René Poirot.

M. René Poirot. Mesdames, messieurs, le rapport qui vient d'être présenté au nom de la commission des moyens de communication et des transports sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale tendant à la réorganisation des moyens de transport de la région parisienne appelle de la part du groupe communiste quelques sévères observations qu'au cours de cette intervention je m'efforcerai de mettre en lumière, car, lorsqu'on mesure le chemin parcouru depuis le jour où cette question fut mise à l'étude et plus particulièrement depuis le jour où l'avant-projet est né, ayant reçu l'approbation quasi unanime des assemblées parisiennes, on s'aperçoit que l'évolution se fait à rebours.

Plus le projet est discuté, plus on l'amende, plus on s'éloigne du but recherché par ceux qui consacrèrent à cette œuvre une étude approfondie.

Combien notre ami M. Marrane, tout à l'heure, en présentant sa motion préjudicielle, avait raison de rappeler dans son intervention la mémoire de notre grand disparu, Pierre Semard, secrétaire général de la fédération des cheminots, fusillé par les nazis en mars 1942, qui, au titre de conseiller général de la Seine, avec Gaston Auguet, depuis de longues années avant guerre, avait travaillé cette question dans les moindres détails en vue de doter la région parisienne d'une véritable régie autonome des transports.

Ils avaient étudié et défini les six grands chapitres sur lesquels ces mesures devaient porter, à savoir: 1° une meilleure utilisation des chemins de fer en ce qui concerne l'électrification des lignes de banlieue; 2° le réaménagement des réseaux d'autobus; 3° le développement rationnel du métropolitain en banlieue; 4° l'intégration du service des cars dans la coordination; 5° l'établissement d'un système tarifaire uniforme; 6° la nécessité d'un office public des transports avec la mise en régie directe du métro et de la S.T.C.R.P.

Puis, les conclusions qu'ils déposaient étaient les suivantes: la réorganisation et la coordination des moyens de transports tels que nous les concevons doivent inévitablement entraîner des modifications dans l'organisation du trafic et des itinéraires ainsi que la création de nouvelles lignes dans la banlieue, si l'on veut vraiment réduire le déficit et avoir un réseau de transports cohérent et pratique.

C'est en s'inspirant de cela et après avoir approfondi la situation de fait résultant des années d'occupation que le conseil municipal de Paris, le conseil général de la Seine, les élus communistes, socialistes, du mouvement républicain populaire et indépendants des assemblées parisiennes ont, au lendemain de la libération, participé activement à l'établissement d'un avant-projet.

C'était le fruit d'un travail collectif où chacun avait fait des concessions à ses partenaires. De plus, les ingénieurs en chef du service des ponts et chaussées, ainsi que les représentants qualifiés des différents syndicats, C.G.T. et C.F.T.C., collaborèrent à cette œuvre.

Un de nos collègues, M. Léo Hamon, au conseil général de la Seine, a, dans un rapport très détaillé, qu'il a certainement oublié depuis, développé l'économie de ce travail. Je le signale, car j'ai sous les yeux le rapport présenté par M. Hamon au conseil de la Seine; quand celui-ci est conseiller général, il est pour le monopole; mais, quand M. Hamon est conseiller de la République, il est contre. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue?

M. René Poirot. Je vous en prie.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Je me suis expliqué très précisément tout à l'heure sur cette question. J'ai fait observer qu'il ne s'agissait pas d'un changement d'enceinte, ni même d'assemblée, mais que nous avions tenu compte d'un certain nombre de nouveaux interlocuteurs et que d'autre part, en deux années, la situation avait nécessairement changé du fait que des lignes privées qui n'étaient pas en circulation en 1946 avaient été remises en service dans l'intervalle.

Alors, n'imputez pas à un changement d'assemblée ce qui est le résultat d'un changement d'année. Vous êtes d'habitude tout à fait sensible à ces changements d'année! (*Sourires et applaudissements au centre.*)

M. René Poirot. Je constate simplement.

M. Faustin Merle. C'est tiré par les cheveux.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Vous vous y connaissez, sans doute car vous ne vous déjugez jamais, n'est-ce pas ?

M. René Poirot. Tout à l'heure nous verrons cela.

En outre, en 1946, les ministres des travaux publics et des transports avaient donné leur agrément au principe qu'il contenait, puisque le projet de loi n° 251 s'en inspirait très largement.

Il fut déjà aggravé par la commission de l'Assemblée nationale en séance publique, et notre commission des transports du Conseil de la République nous présente maintenant un texte qui n'a rien de commun avec le projet primitif.

Nous en arrivons, aujourd'hui, après deux années perdues, à une véritable caricature de ce qui fut et ce qui reste l'expression de la volonté de l'assemblée parisienne et des membres de la commission mixte des transports. Et puisque, tout à l'heure, dans les interventions que j'ai entendues, on a feint d'ignorer le contenu du vœu émis par le conseil général de la Seine dans sa séance du 17 décembre 1947, je veux me permettre, à cette tribune, de vous en donner lecture...

M. Marrane. Pour instruire M. Léo Hamon!

M. René Poirot. « Le conseil général, considérant que l'avant-projet de loi minutieusement étudié par la commission des transports élargie a été voté à la presque unanimité par les assemblées départementales de la région parisienne;

« Que cet avant-projet a été soumi, voici vingt-cinq mois, à M. le ministre des transports qui en a appouvé les dispositions essentielles et qui s'est alors engagé à le soumettre au Parlement sous réserve d'aménagement qui n'en troublerait pas l'économie;

« Considérant que la commission des transports de l'Assemblée nationale, saisie de cet avant-projet, a cru devoir le modifier au point d'en ruiner la structure, tant par ses adjonctions que par des omissions qu'on voudrait croire involontaires;

« Qu'au moment même où elle institue une régie autonome, elle organise et dresse contre elle un véritable trust d'intérêts privés; (*Très bien! à l'extrême gauche.*)

« Qu'elle fait peser ainsi sur la régie, à échéance plus ou moins longue, un danger mortel; que la faillite de la régie, dont ladite commission prévoit la liquidation, aurait des conséquences désastreuses pour la sauvegarde du bien public; (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marrane. Applaudissez vos collègues du conseil général, monsieur Hamon!

M. René Poirot. Sur la proposition de M. Belvaux, au nom du groupe socialiste:

« Invite le Gouvernement à défendre son premier projet, voisin de celui qu'avaient approuvé les assemblées parlementaires;

« Fait confiance à l'Assemblée nationale dûment éclairée pour en maintenir les dispositions essentielles. »

Je voudrais, du reste, indiquer qu'il y a eu, au vote, 136 votants et, pour l'adoption de ce vœu, 136 voix.

J'ai également relevé dans ce bulletin du conseil général de la Seine les noms de différentes personnes qui ont pu voter un tel vœu.

Je vois le nom de MM. Des Gornets, André Fossé, Bernard Lafay, Le Dentu, Marillier, Vicariot, Le Gall, et quelques membres socialistes.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture. Excusez-moi de vous interrompre encore une fois...

M. René Poirot. Bien volontiers.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Vous avez cité dans cette liste de noms des camarades qui me sont extrêmement chers et avec lesquels je me trouve d'accord. Mais, étant conseillers généraux, ils peuvent ne pas connaître les nécessités parlementaires... (*Rires et exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Voyant. Ne vous forcez pas à rire, M. Marrane!

M. Marrane. Il serait difficile de ne pas rire.

M. le rapporteur pour avis de la commission de l'intérieur. Ce qui m'étonne, c'est que vous n'ayez pas saisi l'occasion de la présence de M. Lafay à la tribune pour lui poser la question, car, étant à la fois conseiller général et conseiller de la République, il aurait pu vous répondre mieux que quiconque.

M. Marrane. Nous ne l'avons pas chassé de l'assemblée. Il a sa place ici.

M. René Poirot. Ce n'est pas le groupe communiste qui s'exprime en termes sévères sur ce point, c'est l'unanimité du conseil général. Ceci se passait il y a à peine deux mois et demi. Et vous voudriez, messieurs, ne pas tenir compte aujourd'hui d'une telle opinion ?

C'est pourquoi nous pouvons avec force affirmer: Il nous apparait que le souci d'améliorer le problème des transports parisiens, intéressant des milliers de voya-

geurs qui sont dans la grande majorité des travailleurs, n'est pas le fait dominant qui anima les auteurs du projet que nous discutons.

Par des phrases pompeuses comme celle-ci: « Il convient de préparer les transports de demain », ou bien « Pour s'écarter des solutions de fortune », M. Henri Barré s'est sans doute livré malgré l'habileté du texte à une opération de mauvais camouflage.

Nous considérons que ce projet travaille exactement en sens inverse des buts qu'il feint d'atteindre.

M. Marrane. Très bien!

M. René Poirot. Or, le rapporteur général dit encore: « Le mérite des auteurs du présent projet est d'avoir compris la question sous son double aspect et, en conséquence, d'avoir établi les fondements définitifs de l'édifice en chantier depuis 1932 avec l'aménagement de la région parisienne. »

Or, Paris, ville industrielle et commerciale, ne peut être séparée des dizaines de milliers de travailleurs qui, venus de tous les points du département, participent par leur effort à son développement et qui, jusqu'à ce jour, le font au prix d'une fatigue excessive et, par surcroît, sur leurs maigres salaires et traitements ne peuvent plus supporter les frais de déplacement devenus excessifs et qu'avec une légèreté inconcevable on parle d'augmenter dans les jours prochains.

Singulière façon aussi de concevoir la région parisienne en excluant le département de Seine-et-Oise, la Seine-et-Marne et une partie de l'Oise, alors que l'intégration de ces départements dans le système de l'avant-projet réalisait l'unité quasi-unanime des élus municipaux et des conseillers généraux.

M. Alain Poher. Monsieur Poirot, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. René Poirot. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Alain Poher, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Alain Poher. Vous ne savez peut-être pas qu'à l'unanimité, l'union des maires de Seine-et-Oise a voté contre le projet dont il s'agit ces jours derniers.

M. René Poirot. Je vous remercie de la précision, mon cher collègue. C'est tout à fait récent.

Les élus municipaux et conseillers généraux pensaient, dis-je, avoir travaillé utilement à améliorer considérablement la situation des populations de ces départements dans le domaine des transports. Trop de localités, notamment en Seine-et-Oise, en Seine-et-Marne et même dans l'Oise, en sont actuellement totalement, ou presque, dépourvues.

Une des caractéristiques de la société moderne est incontestablement la concentration industrielle et commerciale. Il est évident que le déplacement de la population de Paris vers sa banlieue et vice-versa fait apparaître l'importance du développement des transports. Alors que les transports, par leur organisation rationnelle et la fréquence des services, libèrent la main-d'œuvre de cette concentration forcée, les travailleurs peuvent se loger hors même des limites urbaines, réalisant ainsi leur travail tant à la ville qu'à la campagne.

Or, nous considérons que le lieu géographique devrait, au minimum, englober le département de Seine-et-Oise puisqu'un simple regard jeté sur la carte démontre que des dizaines de lignes d'autobus du réseau routier métropolitain débordent dans ce département.

Aujourd'hui, le réseau est en développement constant grâce aux efforts des travailleurs du métropolitain.

Le réseau d'autobus, qui ne comprenait que 300 véhicules au lendemain de la libération, est passé successivement à 1.000, puis à 1.500 et à 1.900 voitures environ actuellement. Sur les 1.600 véhicules remis en service depuis la libération, un travail extrêmement important de récupération et de remise en état a été effectué par un personnel auquel nous devons rendre hommage. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marrane. Très bien !

M. René Poirot. Car sur ce nombre de voitures, 600 autobus ramenés de Belgique et d'Allemagne où les pillards nazis les avaient emmenés ne représentaient plus que des carcasses informes.

Tous ces véhicules qui circulent actuellement dans Paris montrent bien l'effort fourni par ce personnel.

Malgré cet effort, pouvons-nous supposer un seul instant que les usagers soient satisfaits du nombre et de la fréquence des lignes, lorsqu'on sait que le réseau de l'ex-S. T. C. R. P. ne rayonnait pas assez profondément dans la banlieue et la grande banlieue ?

M. Brunhes nous dit que celui qui acceptera de transporter sera soumis à un contrôle sérieux et à un cahier des charges. Pensez-vous qu'en confiant à des transporteurs routiers la charge d'assurer certaines lignes, ceux-ci, pendant les heures creuses de la journée, accepteront d'effectuer un trafic régulier ? Certes non, car les frais de roulage à vide étant supérieurs aux recettes, ces messieurs feront passer leurs intérêts particuliers avant celui du service public.

M. Buffet. Merci pour les petits artisans et les petits transporteurs.

M. René Poirot. ...car, dans notre esprit, il ne peut s'agir d'une affaire commerciale mais d'un véritable service public.

Tenez compte également des changements intervenus dans la région parisienne. Si la population parisienne tend à à se stabiliser ces dernières années, il n'en est pas moins vrai qu'en trois quarts de siècle, nous enregistrons, pour la Seine-et-Oise, une augmentation de l'ordre de 450 p. 100.

Du reste, l'entassement de la population à Paris est la cause d'une hygiène médiocre. C'est aussi un foyer propice à la tuberculose. C'est la raison pour laquelle les transports peuvent et doivent jouer un grand rôle dans une politique hardie d'urbanisme.

Si le parc d'avant-guerre comprenait 3.500 véhicules, il faudrait donc, pour satisfaire aujourd'hui à des besoins plus grands, au moins le minimum de ce que nous disposions à cette époque.

C'est pourquoi, dans le cadre d'un réseau aussi important, rayonnant dans une région dont la population, sur le plan géographique, est inégalement répartie, le monopole est une nécessité vitale pour la régie.

Dans le projet qui nous est présenté, il n'est plus question du monopole. M. le ministre s'y est déclaré hostile, et c'est sur ce point que le texte est particulièrement aggravé puisqu'on lit dans le rapport de la commission la volonté de mettre en compétition l'association des transporteurs publics routiers avec la régie. Et l'on ose ainsi parler d'économies!

Nous considérons que cette façon de voir est une mise en concurrence qui, demain, peut porter un coup préjudiciable à la régie.

La création ou l'extension d'une ligne ne peut dépendre, dans l'avenir, de sa rentabilité; ce serait alors nier le caractère de service public des moyens de transport.

L'organisation rationnelle des transports et le prix de revient de ceux-ci militent en faveur du monopole.

En effet, si, dans un secteur déterminé de la région parisienne, cinq lignes d'autobus ou de cars sont exploitées par la régie et cinq autres lignes par différents transporteurs privés, il devra y avoir deux dépôts pour remiser et entretenir les voitures, ce qui créera automatiquement une masse de frais fixes, supérieure à celle que nécessiterait les dix lignes groupées dans un seul organisme de transport. Ce sera encore une fois l'usager ou le contribuable qui fera les frais de cette mauvaise organisation.

Ce n'est pas dans le sens de la coordination que nous pourrons travailler utilement en laissant subsister une organisation de transporteurs routiers ayant les mêmes prérogatives que la régie sans en avoir les mêmes responsabilités.

C'est en tenant compte de notre souci primordial de défendre l'usager que nous voulons absolument le préserver contre la rapacité bien connue des gros transporteurs dont la préoccupation essentielle sera de réaliser un profit. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

La création d'une organisation professionnelle de transporteurs est la porte ouverte à un nouveau trust; c'est la disparition rapide des petits transporteurs qui seront absorbés par quelques grosses compagnies de cars.

C'est, enfin, pour ce nouveau trust, la possibilité de couler la régie, car les intérêts privés n'ont jamais accepté de gaîté de cœur la mesure qui les a évincés au lendemain de la libération des transports parisiens.

En résumé, sur ce point de l'exposé des motifs présenté par M. Barré, et comme le soulignait tout à l'heure M. Marrane, il ressort de toute évidence que le souci de favoriser les transporteurs routiers prime toute mesure pouvant avantager la régie autonome.

Autrement dit, cette régie se présente au départ dans les plus mauvaises conditions et l'on tente de placer sur sa route toutes les embûches possibles, afin de préparer la démonstration, sans doute prochaine, de sa non-viabilité.

C'est alors que les personnes préposées à sa direction auront préparé le terrain pour l'intervention d'un trust français et peut-être américain. (*Applaudissements ironiques au centre et sur divers bancs à gauche. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Enfin, la commission a semblé vouloir donner satisfaction en réduisant la représentation gouvernementale afin d'augmenter celle des collectivités locales.

Nous sommes d'accord au fond sur le principe. Mais nous sommes obligés de constater qu'en fait de collectivités locales plus largement représentées, nous ne trouvons, hélas! que le conseil municipal de Paris, tandis que la représentation du conseil général de Seine-et-Oise a été réduite et celle du conseil général de l'Oise complètement supprimée.

Nous pensons donc que la préoccupation de la majorité de la commission s'est inspirée du fait que la majorité du conseil

municipal de Paris s'est modifiée et qu'elle est aujourd'hui R. P. F., donc réactionnaire.

Dans ces conditions, nous avons le droit de dire qu'on a été animé du souci de faire dans le conseil d'administration de la régie une plus large place aux adversaires mêmes de la régie.

On nous dit qu'en faisant cela, on n'a pas voulu faire œuvre politique, pas plus, sans doute, qu'on n'a fait œuvre politique en faisant élire des maires R. P. F. avec l'appui de la troisième force! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations d'ordre général qu'au nom du groupe communiste je voulais formuler. Tous les intéressés à ce vaste problème des transports parisiens jugeront quels sont ceux qui restent fidèles aux positions et aux engagements antérieurement pris; ils jugeront aussi quels sont les démagogues. (*Très bien! très bien! au centre.*)

Et puisque tout à l'heure, M. le ministre a bien voulu parler de démagogie en accusant M. le conseiller Marrane de démagogue...

M. Hyvrard. C'est certainement une erreur!

M. René Poirot. ...je voudrais dire que j'ai devant moi le projet n° 251 de l'Assemblée nationale, projet que M. Marrane défendait et qui est signé par les ministres Léon Blum, Jules Moch, Edouard Depreux et Ramadier, ministres que M. le ministre actuel des travaux publics considère sans doute comme des démagogues! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Je me souviens également que M. le ministre des travaux publics et des transports, au temps où il était ministre du ravitaillement, avait déclaré un certain jour qu'il y avait assez de farine pour mettre le pain en vente libre.

M. Berthelot. Et *l'Humanité*, que disait-elle ?

M. René Poirot. Je repose la question: où est donc la démagogie ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Poirot, j'ai eu le très grand tort de le faire sur la demande du parti communiste, qui a beaucoup insisté. Lisez *L'Humanité* de cette époque. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. Voyant. Souvent femme varie!

M. René Poirot. C'est une bonne excuse.

M. Faustin Merle. Les électeurs de la Sarthe ont jugé M. Pineau.

M. René Poirot. En tout cas, pour en revenir au sujet qui nous occupe, tous ceux qui sont intéresssés à ce problème sauront apprécier, après le vote, les différentes positions prises. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bocher.

M. Bocher. Mesdames, messieurs, je voudrais situer le point de vue du parti socialiste sur le projet qui vous est présenté.

Tout d'abord, nous nous réjouissons de la fin du régime provisoire instauré le 3 janvier 1945 et dont a parlé tout à l'heure M. Lafay. Nous nous réjouissons qu'on ait mis fin à un tel régime, car il est anormal qu'un administrateur provisoire soit obligé d'avoir recours à une société pour, en son nom, contracter des emprunts et faire des opérations concernant les transports parisiens.

Nous nous réjouissons aussi que l'on ait mis fin aux conventions, car dans ce secteur, et comme je le disais l'autre jour à propos d'un autre sujet, on a l'impression très nette que dans le passé les conventions furent toujours signées et passées au détriment de l'Etat et des finances publiques. Par exemple, dans ces conventions qui liaient les compagnies du métro et des autobus à la ville de Paris et au département de la Seine, il y avait des clauses qui stipulaient que les ristournes faites, c'est-à-dire les frais de gestion versés à la compagnie concessionnaire, étaient calculées sur des données comme les salaires, comme le prix de la tonne de charbon, comme le nombre de places offertes, ce qui offrait évidemment, c'est le cas de le dire, des possibilités de réaliser des profits à bon compte, car il suffisait d'offrir des places vides, et cela comptait lourdement même pour la ristourne des primes de gestion.

Le projet qui vous est aujourd'hui soumis a pour but de consacrer un état de fait existant, c'est-à-dire de donner à un office, à un organisme la possibilité d'englober des transports qui sont déjà en fait constitués en services publics.

C'est pourquoi, pour notre part, nous ne sommes pas partisans du monopole. Après mûre réflexion, nous avons pensé que le fait d'introduire dans une loi la notion du monopole imposait l'obligation de monopoliser, c'est-à-dire d'englober la totalité des transports, en particulier ceux de Seine-et-Oise.

Est-ce qu'il serait de l'intérêt de la régie, de l'intérêt des finances locales et des finances de l'Etat, d'englober immédiatement, sans aucun discernement, la totalité des transports de ce département ? Nous avons pensé, pour notre part, qu'il valait mieux commencer par ce qui existe, l'organiser rationnellement et laisser intactes toutes les possibilités d'extension pour l'avenir.

De ce fait, nous aurons agi sagement, car cela nous permettra de faire une expérience de laquelle nous pourrons partir vers d'autres extensions et cela nous permettra peut-être aussi d'établir une organisation rationnelle pour un certain nombre d'autres entreprises où les résultats n'ont pas été tellement concluants.

Nous voudrions également affirmer la nécessité de l'équilibre budgétaire. Certes, nous ne méconnaissons pas qu'il soit nécessaire de songer que, dans un service public, il n'y a pas seulement l'équilibre budgétaire qui compte, mais aussi des questions d'ordre social. Nous ne méconnaissons pas les difficultés de transport à l'extérieur de l'agglomération parisienne. Nous ne méconnaissons pas les avantages que l'on doit accorder aux familles nombreuses, aux mutilés, etc.

Mais ce que nous voudrions affirmer, une fois pour toutes, c'est que chaque fois qu'un ministère quelconque provoque une dépense — et je ne conteste ni ne discute l'utilité de la dépense — chaque fois qu'une dépense est faite à la suite de l'intervention d'un ministère ou d'une collectivité quelconque, ce ministère ou cette collectivité doit faire face aux dépenses ainsi occasionnées.

Nous disons, d'autre part, qu'il n'est pas possible non plus qu'éternellement un système comme celui-là, avec les restrictions que je viens de faire, continue à être en déficit. Lorsqu'on aura tenu compte des choses absolument nécessaires, il faudra que l'équilibre soit rigoureusement établi. Il faudra reconsidérer les coefficients d'augmentation avec le souci constant de gérer sainement les finances aussi bien des collectivités que de l'Etat.

Si cet organisme englobe d'autres transports, nous voudrions que les conventions que la régie et l'office seront appelés à passer avec cet organisme soient soigneusement étudiées pour éviter les errements du passé que j'ai signalés tout à l'heure. Nous voudrions que cela serve de leçon pour l'avenir.

En conclusion, le projet qui vous est soumis met donc fin aux errements du passé. Il remet aux mains de la collectivité un service public. D'autre part, l'organisation de la régie est basée sur des réalités, car c'est à cela qu'il faut toujours revenir. S'il est possible de mettre en avant des formules et quelquefois des slogans, il y a une chose qui compte plus que tout, c'est la réalité avec laquelle nous sommes aux prises. C'est de cela qu'il faut tenir compte si on veut gérer sainement un service public.

Enfin, au point de vue financier, je disais tout à l'heure qu'il fallait examiner de très près l'expérience qui va être faite. Il va falloir, de plus, reconsidérer d'une façon attentive la structure même du service public qu'il s'agit aujourd'hui d'organiser. Il va falloir examiner si, du haut en bas de l'échelle, on peut réaliser des économies, s'il n'y a pas de gaspillage. Il va falloir une gestion extrêmement sévère et souple à la fois qui nous permettrait d'avoir l'assurance que les deniers publics sont convenablement employés.

Pour toutes ces raisons, et sous le bénéfice d'un certain nombre de modifications que nous demanderons par voie d'amendements, le parti socialiste votera le projet qui lui est soumis. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. de Montgascon.

M. de Montgascon. Mes chers collègues, intervenant dans la discussion générale, je voudrais très rapidement faire ressortir l'économie du projet qui vous est soumis et en tirer l'essentiel de ses conséquences.

Il est évident que l'arrêté du 3 janvier 1945 qui retirait à l'administration du métropolitain le droit d'exploitation du réseau souterrain et de surface assurant les transports en commun de la région parisienne a créé une situation provisoire qui, dans l'esprit de ses auteurs, ne devait avoir qu'une courte durée.

Or, depuis trois ans que ce régime provisoire est institué, les inconvénients de son système n'ont fait que s'accroître, le plus grave d'entre eux résidant dans l'impossibilité actuelle de faire aucun appel à l'mprunt en vue de travaux neufs sans passer par la compagnie du chemin de fer métropolitain.

Pour remédier à cet état de choses et à beaucoup d'autres, il ne viendrait à l'esprit de personne de confier une aussi vaste exploitation à un système de concession dont nul ne demande l'établissement. Le problème est trop vaste, car il s'étend sur une grande région unique en France et qui intéresse une population de plus de six millions d'habitants.

Paris a une situation vraiment particulière, étalée, en tout ou partie, sur plusieurs départements, situation qui implique des perspectives toujours ouvertes sur l'avenir, comme l'a si éloquemment exposé notre collègue M. Barré, rapporteur de la commission des moyens de communication. La population parisienne, autrefois si concentrée, s'étale aujourd'hui sur une banlieue qui tend toujours à s'élargir et dont la nécessité d'extension ne peut être contestée, tant pour l'amélioration du bien-être de ses habitants que pour la

solution du problème si grave du logement et de la disparition des taudis, cette plaie de nos temps modernes.

Le projet de loi qui vous est soumis a le mérite de tenir compte de l'amplitude du problème. Il s'est attaché à satisfaire les intérêts des usagers, dans le cadre de l'intérêt général.

Ainsi les transports parisiens, dans la limite de leur réseau actuel, seront confiés à une régie autonome d'exploitation à caractère industriel et commercial, dont le rôle essentiel sera de continuer et de perfectionner une technique qui a fait ses preuves et qui est un modèle du genre, sous réserve de perfectionnements possibles et toujours nécessaires.

Tout en assurant aux voyageurs un service répondant de mieux en mieux à leurs besoins, la régie aura le souci de son équilibre financier, sachant d'avance qu'elle ne pourra faire appel aux participations des collectivités locales et de l'Etat que dans la limite fixée par la présente loi.

Il y a lieu de souligner également que le conseil d'administration de la régie est constitué par une heureuse répartition des représentants des collectivités locales d'une part, du personnel d'autre part, et aussi de l'Etat et de personnalités particulièrement compétentes, qui doivent assurer à ses décisions une harmonie complète entre tous les intérêts en cause.

Au dessus de cette régie autonome, un organisme supérieur, à caractère de concédant, appelé Office régional des transports parisiens, aura pour tâche de coordonner tous les moyens de transport desservant la région parisienne, ceux confiés à la regie aussi bien qu'aux autres transporteurs, c'est-à-dire à la S. N. C. F. et aux transporteurs routiers.

Cet office n'a pas pour dessein de créer des fonctionnaires nouveaux. Son but, au contraire, est de rassembler un petit nombre de techniciens, administrateurs et spécialistes ayant un rôle désintéressé à remplir.

Nous soulignerons aussi la composition de cet organisme supérieur qu'est l'office, puisque son assemblée générale comporte une large représentation des intérêts locaux, par le nombre de ses membres désignés par les collectivités locales et des intérêts généraux par la présence de techniciens désignés par l'Etat.

Enfin, le projet tient compte des intérêts légitimes des transporteurs privés dans toute la mesure compatible avec l'intérêt général. Pour ce faire la création d'un organisme portant le nom d'Association professionnelle des transporteurs publics routiers de voyageurs de la région parisienne, permet à l'initiative privée de maintenir sous certaines conditions la place qu'elle s'est acquise par les services qu'elle a rendus à l'extension de Paris vers sa banlieue, lui assure une sécurité d'exploitation après adoption d'un cahier des charges préalablement fixé et lui garantit un droit à indemnité par l'intermédiaire éventuel d'un collège arbitral prévu à l'article 51, en cas de cession à la régie autonome sans aucune idée de spoliation.

Je terminerai en vous faisant part de ce que l'examen de ce projet de loi par un non-parisien l'incite à conclure que tous ceux qui utilisent chaque jour métropolitain, autobus, cars et trains de banlieue peuvent être assurés, j'en ai la conviction, qu'ils seront les bénéficiaires d'améliorations immédiates et futures à leur vie quotidienne et que cette grande entreprise à caractère régional et non étatique apportera à l'indispensable essor de Paris des facilités évidentes et une réputation une fois de plus accrue. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er

TITRE Ier

Dispositions générales.

« Art. 1er. — Il est créé, sous le nom d'« Office régional des transports parisiens », un organisme rattaché au ministère des travaux publics et des transports, habilité à prendre ou à proposer, dans les conditions définies par la présente loi, toutes les décisions relevant de l'autorité publique qui concernent les transports en commun de voyageurs, dans l'étendue de la région comprenant :

« La totalité du département de la Seine ;

« Les communes des départements de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise qui seront désignées par des décrets contresignés par les ministres des travaux publics et des transports, de l'intérieur, des finances et des affaires économiques, pris après consultation des conseils généraux intéressés.

« Cette région est désignée dans les articles qui suivent sous le nom de « région des transports parisiens. »

Les deux premiers alinéas de cet article n'étant pas contestés, je les mets aux voix.

(*Les deux premiers alinéas de l'article 1er sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Reverbori tendant à insérer après le deuxième alinéa de cet article un nouvel alinéa ainsi conçu :

« Les communes des départements de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne desservies par les lignes concédées ou affermées antérieurement à la Compagnie du chemin de fer métropolitain ou à la Société des transports en commun de la région parisienne. »

Le reste sans changement.

M. Reverbori. Mesdames, messieurs, mon amendement est un compromis entre un texte du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale et le texte que nous propose notre commission des transports.

Avec juste raison, notre commission des transports n'a pas cru devoir comprendre dans l'office régional des transports parisiens la totalité du département de Seine-et-Oise ; même elle a, par contre, fait un oubli qui nous semble grave, c'est que la compagnie des chemins de fer métropolitains et la S. T. C. R. P. exploite actuellement des lignes en Seine-et-Oise et en Seine-et-Marne, et que, par conséquent, dans un but que vous comprendrez immédiatement, il apparaît nécessaire qu'on englobe dans cet office régional des transports parisiens les localités qui sont déjà desservies par les lignes du métropolitain et de la S. T. C. R. P.

M. le président. Ce deuxième alinéa, que votre amendement ne vise pas, ainsi rédigé : « la totalité du département de la Seine », est-il maintenu ?

M. Reverbori. Oui, monsieur le président.

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. L'amendement de Mme Roche s'éloigne davantage du projet gouvernemental, et il doit donc avoir la priorité sur celui de M. Reverbori.

M. le président. J'appelle donc d'abord l'amendement de Mme Marie Roche et des membres du groupe communiste et apparentés, qui propose de reprendre le texte adopté par l'Assemblée nationale et remplacer, en conséquence, le troisième alinéa de cet article par les deux alinéas suivants :

« La totalité du département de Seine-et-Oise ;

« Les communes des départements de Seine-et-Marne et de l'Oise qui seront désignées par ces décrets contresignés par les ministres des travaux publics et des transports, de l'intérieur, de l'économie nationale et des finances, pris après consultation des conseils généraux intéressés ».

M. le président de la commission. L'amendement présenté par M. Reverbori traduit un état de fait : un certain nombre de communes de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne sont actuellement desservies par des lignes de la S. T. C. R. P. en commun avec celles du métropolitain. Dans ces conditions, la commission accepte l'amendement, puisqu'il ne touche pas au fond du problème, mais fait simplement valoir qu'il y a des communes, dans les départements susvisés, qui sont déjà desservies par des lignes relevant en totalité de la régie.

L'amendement de Mme Roche concerne la partie du texte qui vient après l'alinéa complété par celui de M. Reverbori, c'est-à-dire qu'il modifie le troisième alinéa.

M. le président. La parole est à Mme Roche pour défendre son amendement.

Mme Roche. Mesdames, messieurs, ainsi que l'a si bien dit notre camarade M. Georges Marrane dans sa motion préjudicielle, la Seine-et-Oise est majeure, et elle est seule qualifiée pour connaître les communes qu'elle souhaite voir desservies par la régie autonome des transports. Elle avait donc chargé ses membres de soutenir ce projet et de discuter lors de son élaboration, des créations. Ce département dans son ensemble avait accepté d'être intégré dans le nouveau régime.

Il nous est difficile aujourd'hui de comprendre comment le Parlement pourrait ne pas tenir compte des vœux émis par le conseil général unanime, connaissant bien les besoins de nos populations et, oubliant en fait, les intérêts privés ont, cette fois, eu le désir très net de servir l'intérêt général.

Pourquoi ce vote avait-il une telle force? C'est par son unanimité, parce que chacun de ceux qui l'engageait savait très bien que c'était en raison du prix du terrain et des loyers dans les centres urbains. Quand les populations ouvrières ont du émigrer vers la banlieue et même la grande banlieue, très loin de leur lieu de travail.

Les trusts immobiliers auxquels nous devons les hideux et incommodes lotissements bien connus et si souvent critiqués, ont cherché comment créer pour les travailleurs des villages déshérités, devenus si souvent des villes, aux tracés défectueux et aux dessertes difficiles...

Ce n'est pas par plaisir que les classes laborieuses se sont ainsi écartées des centres, se privant des commodités modernes

qui rendent la vie plus douce, plus facile et s'imposent des fatigues journalières que l'on ne peut ignorer ou négliger.

Comme toujours, les bas salaires, la recherche d'une hygiène nécessaire à la vie des enfants ont imposé au travailleur de réduire son temps de repos et le plaisir des heures familiales.

C'est ainsi que la Seine-et-Oise qui voit sa population accrue en 75 années de plus de 450 p. 100 dans certaines agglomérations, avait tout lieu d'être intégrée en tenant compte de son importance, dans le nouveau régime.

Créée par son conseil général unanime, l'intégration de notre département dans ce système fut une amélioration considérable à la situation de nos populations dans le domaine des transports.

Il n'est nul besoin de retracer ici l'insuffisance de ces derniers; trop de localités en sont totalement ou presque dépourvues, ce qui occasionne de très graves perturbations dans leur vie quotidienne.

Si nous prenons une région comme Arpajon, Longjumeau, Limours, Chevreuse, on peut constater la pauvreté des liaisons routières, et, cependant, nombreux sont les habitants qui vont quotidiennement travailler à Paris.

N'était-il pas nécessaire de donner à cette catégorie d'« écartés » des grands centres le moyen d'exercer leur profession le plus commodément possible ?

Une autre raison pouvait également nous réjouir, nous « Seine-et-Oisiens », c'est qu'avec la mise en application du projet, des perspectives nouvelles s'offraient devant notre département, perspectives qui apparaissaient considérables. L'industrie pourra s'installer en Seine-et-Oise, loin de la cité, ce qui, du point de vue de l'hygiène sociale, sera considérable.

Mais il faut, pour cela, un réseau de transports rationnellement organisé.

Ils doivent donc, pour jouer leur rôle, précéder cette extension et contribuer à assurer, principalement dans certaines régions, le développement d'une politique hardie d'urbanisme. Prenons quelques exemples:

Aulnay-sous-Bois voit sa population de 1896 à 1936, subir une augmentation de 691 p. 100, et Villeneuve-Saint-Georges de 227 p. 100, tandis que le Midi, mal desservi par un train sur route désuet, reste stable et que Dourdan-Sud, qui avait 12.000 habitants, a vu sa population diminuer.

Au moment où la classe ouvrière est appelée à un effort décuplé pour assurer le relèvement de notre industrie et à contribuer intensivement à la renaissance de notre pays, nous devons nous montrer soucieux de la préservation de sa santé en lui évitant des fatigues superflues.

Pour protéger le capital humain qui, à notre avis, est le plus précieux de tous, il faut des transports rapides et confortables; avec la décentralisation de la vie future, des espaces plus aérés, plus tranquilles.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil de la République de bien vouloir accepter l'amendement qui lui est présenté et qui maintient au sein du régime prévu la totalité des communes de Seine-et-Oise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Alain Poher. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Poher contre l'amendement.

Mme Roche Je suis contente que ce soit un « Seine-et-Oisien » qui vienne protester contre mon amendement, à la tribune!

M. Alain Poher. C'est, en effet, un « Seine-et-Oisien » qui vient prendre position contre l'amendement de Mme Roche et du groupe communiste, au nom d'un grand nombre d'élus du département, car c'est au nom de mes camarades...

Mme Roche. Ce ne sont sans doute pas les mêmes!

M. Alain Poher. Peut-être que les « Seine-et-Oisiens », comme vous dites, n'ont pas un avis très uniforme. Je crois savoir que l'union des maires de Seine-et-Oise, à l'unanimité de son bureau, a pris récemment une motion contraire au projet actuellement en discussion. Cela prouve, madame, qu'il n'y a pas unanimité dans notre département.

Mme Roche. Il y a eu unanimité au conseil général où il y avait pourtant des M. R. P.

M. Henri Buffet. Alors, vous avez collaboré avec les Américains du conseil général!

Mme Roche. Quand il s'agit de l'intérêt des populations, nous sommes prêts à collaborer avec tous les gens de bonne volonté.

M. le président. Mme Roche a pu parler dans le silence. Je la prie de permettre à l'orateur qui est à la tribune de s'exprimer également dans le calme.

M. Alain Poher. L'union des maires de Seine-et-Oise a fait connaître ces jours-ci son hostilité à l'intégration de la totalité du département de Seine-et-Oise dans le projet actuellement en discussion.

Je pense que le bureau, unanime, a tout de même une certaine importance, monsieur Marrane, et ce n'est pas vous qui pourrez dire le contraire étant donné le passé que vous avez dans l'association des maires de France.

M. Marrane. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Alain Poher. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Marrane, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marrane. Vous venez de dire que ce n'est pas moi qui démentirai l'autorité des maires. C'est vrai. Mais je conteste la valeur de l'argumentation apportée en ce moment à la tribune par M. Poher...

M. Alain Poher. Je n'ai pas eu encore le temps de dire grand'chose! (*Rires.*)

M. Marrane. ...car, à l'heure actuelle, tous les maires de Seine-et-Oise ne sont pas représentés au bureau de l'association dont on a éliminé, comme dans la plupart des cas, les maires communistes. (*Applaudissements à l'extrême gauche. Exclamations à gauche et au centre.*)

M. Alain Poher. Le département de Seine-et-Oise a de très grandes difficultés; d'ailleurs, nos collègues le traversent pour venir à Paris et connaissent sa structure. Ce n'est pas un département comparable à la Seine par exemple.

Ses difficultés budgétaires sont à l'heure actuelle très graves. La plupart de ses communes ayant un caractère résidentiel, leur budget n'est pas alimenté par des taxes locales à rendement important. Si bien qu'à l'heure actuelle toutes les communes de Seine-et-Oise et en particulier les communes de la périphérie du département, par exemple celles de la région de Méréville, ou Bonnières qui sont extrêmement éloignées de Paris, redoutent de se voir grevées d'une partie importante du déficit de la S. T. C. R. P. ou des transports nationalisés. Elles préféreraient, dans l'esprit, d'ailleurs, du projet présenté par la commission des transports, que l'on procédât par étapes.

Certes, il est normal, comme le prévoit l'amendement présenté par M. Reverbori, que les communes qui, actuellement, sont déjà dotées de transports affermés ou assurés par la société des transports en commun de la région parisienne ou même par le métropolitain, soient incluses dans l'office régional des transports parisiens.

Mais je me devais de déclarer à cette tribune, au nom de mes collègues maires du département, les inquiétudes que nous avons devant le texte en discussion, ne serait-ce qu'à la lecture de l'article 44 du projet, où il est dit que, du fait de la présence d'un ou deux représentants du département dans l'assemblée générale de l'office, des participations financières importantes pourraient être mises d'office à la charge de nos collectivités locales.

On ne saurait reprocher à ces administrateurs de demander que des études complémentaires soient faites et que leurs communes soient consultées avant l'intervention de décrets les insérant dans l'office et dans la régie elle-même.

C'est pourquoi, tout à l'heure, au nom de mes collègues M. Pierre Pujol et Mme Patenôtre, je défendrai un amendement spécial demandant que les municipalités de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise, soient consultées, chaque fois qu'il sera question de les comprendre dans l'office régional des transports parisiens, pour éviter que des difficultés budgétaires considérables viennent désorganiser pour de longues années, des budgets locaux en général en déficit.

Nos collègues communistes, qui ont eu à gérer en Seine-et-Oise, dans le passé, un très grand nombre de municipalités connaissent les difficultés budgétaires de notre département. Ils savent bien que c'est sous le signe d'une nécessité financière absolue que nous demandons à ce Conseil de réfléchir. Il ne faut pas, du jour au lendemain, mettre un déficit nouveau et abusif à la charge de budgets qui, actuellement, ne sont déjà pas équilibrés.

C'est pour cette raison que nous nous opposons à l'amendement présenté par Mme Roche et le groupe communiste et que nous défendrons tout à l'heure l'amendement tendant à demander la consultation préalable des collectivités locales de Seine-et-Oise.

Sous le bénéfice de ces observations, nous acceptons à titre transactionnel l'amendement de M. Reverbori qui ne fait que comprendre dans l'office général des transports, les communes qui bénéficient déjà du service du métropolitain et de la Société des transports en commun de la région parisienne. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. Mesdames, messieurs, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous acceptons volontiers l'amendement de M. Reverbori du fait qu'il ne touche à aucun des principes essentiels arrêtés en commission.

Mais celle-ci s'oppose à l'amendement de Mme Roche, car elle a déjà réglé la question qu'il pose.

La rédaction transactionnelle a été adoptée par la commission à l'unanimité moins trois voix, parce que nous avons pensé qu'en insérant la formule: « les communes des départements de Seine-et-Oise, etc... » nous n'émettions pas, par avance, l'idée de nous opposer à l'extension de la régie autonome à des communes quelcon-

ques de Seine-et-Oise; cependant, nous ne voulions pas admettre que, par principe, des régions très éloignées de Paris, celle d'Etampes, par exemple, soient d'office dans la régie alors qu'elles ne le souhaitent pas.

Dans ces conditons, la commission, à l'unanimité moins trois voix, a émis un vote formel pour le maintien de la formule « les communes des départements de Seine-et-Oise, etc... », mais elle est obligée de s'opposer à l'amendement de Mme Roche.

M. le président. Je mets d'abord aux voix l'amendement de Mme Roche, repoussé par la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants..... 293
Majorité absolue..... 147

Pour l'adoption..... 83
Contre 210

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Les amendements présentés par Mme Roche et par M. Reverbori ayant été soumis à une discussion commune, je mets aux voix maintenant l'amendement de M. Reverbori, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Au troisième alinéa de l'article 1er, je suis saisi d'un amendement présenté par MM. Alain Poher, Pierre Pujol et Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, tendant à la dernière ligne du troisième alinéa de l'article 1er à remplacer les mots: « des conseils généraux intéressés » par les mots: « de toutes les collectivités locales intéressées ».

Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. La commission n'est pas d'accord sur ce point.

Je voudrais faire remarquer aux auteurs de l'amendement que toutes les collectivités locales pourraient fort bien ne pas être du même avis. Dans ces conditions, si une collectivité locale décidait son inscription au plan d'aménagement et de répartition, quelle serait la situaton de la régie autonome, obligée, bien entendu, de demander l'avis des communes qui n'auraient pas adhéré au plan d'aménagement et de répartition et de perdre ainsi son temps en faveur de la collectivité qui y aurait intérêt ?

M. Alain Poher. Monsieur le rapporteur, je comprends votre inquiétude, mais le texte n'a pas cette signification.

L'alinéa modifié par notre amendement, serait ainsi conçu:

« Les communes des départements de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise qui seront désignées par des décrets contresignés par les ministres des travaux publics et des transports, des finances et des affaires économiques, pris après consultation de toutes les collectivités locales intéressées. »

Nous désirons, en raison de la structure très complexe du département de Seine-et-Oise, qui n'est pas du tout comparable à celle du département de la Seine, que les ministres connaissent l'avis des collectivités locales, conseils généraux et conseils municipaux, intéressés par telle ou telle ligne, avant de prendre une décision.

Si, par exemple, toutes les municipalités d'une région éloignée du département de Seine-et-Oise ne voulaient pas être comprises dans cet office, il serait anormal que le ministre des travaux publics et des transports veuille quand même, de force, les y inclure. S'il désire le faire, il faut, à mon sens, qu'il le fasse en pleine connaissance de l'hostilité des collectivités intéressées.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que dans le cas où une seule ou quelques-unes seulement de ces municipalités seraient hostiles au projet, le ministre aurait toute latitude pour prendre son décret. On ne parle pas d'avis conforme dans notre amendement, mais de consultation.

Nous insistons surtout pour que nos collègues ne comparent pas le département de la Seine aux départements de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne ou de l'Oise. C'est pourquoi nous leur demandons de faire en sorte pour que cet amendement essentiel soit adopté.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'insisterai auprès de M. Poher en sens inverse, car le projet de loi que vous allez voter va poser des problèmes assez complexes pour le ministre des travaux publics chargé de l'appliquer.

Vous créez pour lui une difficulté supplémentaire très grande.

S'il y a un conseil général, c'est très précisément pour répondre à des obligations de cette nature, sinon on ne voit pas très bien pourquoi il aurait été créé en sus des municipalités. Laissez donc le conseil général se prononcer. C'est l'assemblée départementale qui est spécialement chargée d'affaires de ce genre. Ne faites pas intervenir un très grand nombre de municipalités. Vous pouvez, par conséquent, avoir des lignes dans lesquelles vous aurez quinze ou vingt municipalités qui devront être consultées.

Je vous assure que le Gouvernement aura beaucoup de mal à appliquer votre amendement.

M. le président. Je demande à M. Alain Poher s'il maintient son amendement.

M. Alain Poher. Oui, monsieur le président, je maintiens mon amendement.

M. le rapporteur, pour avis, de la commission de l'intérieur. Monsieur le président, je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. le rapporteur, pour avis, de la commission de l'intérieur. Je voudrais, monsieur le président, poser une question et présenter une observation sur l'amendement.

Je commence par l'observation. Il me semble, monsieur le ministre, que dès l'instant ou par un scrutin cette Assemblée vient d'admettre que ce n'était pas l'intégrité du département, mais diverses communes du département, qui entreraient éventuellement, dans le périmètre de la région parisienne, la suite logique de ce scrutin est de consulter les différents conseils municipaux, puisque le département ne fait plus bloc. Mais je me permets d'émettre une hypothèse que pourrait accepter M. Poher, et qui répondrait au souci de M. le ministre: ce serait qu'un délai soit imparti aux conseils municipaux aux fins de réponse sur une consultation, qui ne doit d'ailleurs pas être confondue avec un avis conforme. Si M. Alain Poher voulait compléter son amendement en ce sens, il y aurait, je crois, des facilités de rapprochement.

Et puisque j'ai la parole, je voudrais poser une question pour que notre pensée soit précisée sur le texte voté: cette question s'adresse à la fois à M. le ministre des travaux publics et des transports, et à la commission des transports. Il est question, dans le texte, de « décrets » au pluriel. Il est bien entendu que ces décrets ne doivent pas être simultanés et que lorsqu'une délimitation a été opérée quelques années, après, le cas échéant, un autre décret pourrait opérer une délimitation différente. J'aimerais avoir confirmation de votre sentiment sur ce point.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Oui, sans aucun doute, on n'est pas du tout obligé de prendre les décrets simultanément.

M. le rapporteur, pour avis, de la commission de l'intérieur. Dans quelques années, vous pourrez ajouter des communes ?...

M. le ministre. Bien entendu!

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur l'amendement présenté par M. Poher, amendement repoussé par la commission et par le Gouvernement.

M. Aguesse. Je dépose une demande de scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement proposé par M. Poher.

Je suis saisi d'une demande de scrutin par le groupe du mouvement républicain populaire.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants..... 219
Majorité absolue..... 110

Pour l'adoption..... 149
Contre 70

Le Conseil de la République a adopté.

Je mets aux voix l'ensemble de l'alinéa 3 de l'article 1er, complété par les amendements de MM. Reverbori et Poher.

(L'alinéa 3, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Le Conseil de la République voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à sa prochaine séance. *(Assentiment.)*

— 10 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi (n° 166, année 1948), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'organisation judiciaire en Sarre, dont la commission des affaires étrangères est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 11 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Pujol un rapport fait au nom de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs, sur la

proposition de résolution de M. Pujol et des membres du groupe socialiste S. F. I. O., tendant à inviter le Gouvernement à procéder au reclassement des professeurs et des répétiteurs de l'école des langues orientales et de l'école des chartes (n° 33, année 1948).

Le rapport sera imprimé sous le n° 175 et distribué.

— 12 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de Mme Devaud une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à accorder d'urgence aux étudiants le bénéfice de certaines prestations prévues par la législation de sécurité sociale.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 172, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 13 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Hocquard, Pflèger, Rausch et Amiot une proposition de loi tendant à rendre applicable aux départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle les dispositions de l'ordonnance n° 45-2707 du 2 novembre 1945, modifiée par la loi n° 47-1826 du 15 septembre 1947, relative à la réglementation des marchés de communes, des syndicats de communes et des établissements communaux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 173, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance du jeudi 4 mars, à neuf heures et demie:

Nomination de trois membres du comité constitutionnel en application de l'article 91 de la Constitution;

Suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 54 *g* du livre II du code du travail, en vue d'accorder un congé supplémentaire aux mères de famille qui exercent une activité salariée (n°s 17 et 60, année 1948, M. Caspary, rapporteur; n° 164, année 1948, avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, M. de Montgascon, rapporteur; et avis de la commission des finances;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne (n°s 928, année 1947, et 134, année 1948, M. Henri Barré, rapporteur; n° 152, année 1948, avis de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), M. Léo Hamon, rapporteur; n° 174, année 1948, avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales. M. Gargominy, rapporteur; et n° 170, année 1948, avis de la commission des finances, M. Jean-Marie Thomas, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un délai pour la présentation des titres de propriété des marchandises saisies comme prises maritimes (n°s 988, année 1947, et 147, année 1948, M. Guy Montier, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, accordant aux combattants volontaires de la Résistance une prolongation du délai imparti pour le dépôt des demandes de prêts au titre de l'ordonnance n° 45-2255 du 5 octobre 1945 (n°s 990, année 1947 et 116, année 1948, M. Fournier, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant l'ordonnance n° 45-2718 du 2 novembre 1945, étendant aux militaires des F. F. L. certains avantages prévus en faveur des prisonniers de guerre et déportés (n°s 991, année 1947 et 117, année 1948, M. Jullien, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Désignation de candidatures par la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, pour les trois sièges du comité constitutionnel à la nomination du Conseil de la République.

(Application de l'article 91 de la Constitution, de la résolution du 28 janvier 1947 et de l'article 10 du règlement.)

La commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, après examen des titres des candidats et conformément aux conclusions de son rapport n° 171, présente au Conseil de la République les candidatures suivantes:

MM. Maurice Delépine.
Léon Julliot de La Morandière.
Marcel Prenant.

(Ces candidatures seront ratifiées par le Conseil si, avant la nomination, elles n'ont pas suscité l'opposition de trente conseillers au moins.)

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 9 décembre 1947.*

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DANS LES PROFESSIONS AGRICOLES

Page 2359, 2e colonne, article 7, 1er alinéa, 4e ligne.

Au lieu de: « ratification des ministres de l'agriculture... »,

Lire: « ratification par les ministres de l'agriculture... ».

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 2 MARS 1948.

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

N°s 608, Marcelle Devaud; 632, Alfred Wehrung.

Agriculture.

N° 634, Jean Boivin-Champeaux.

Education nationale.

N° 636, Paul Pauly.

Finances et affaires économiques.

N°s 231, Jacques-Destrée; 319, Jacques Chaumel; 390, André Pairault; 517, Amédée Guy; 520, Bernard Lafay; 539, Luc Durand-Réville; 572, Jacques Chaumel; 612, Auguste Pinton; 629, Jean Léonetti; 638, Charles Brune; 639, Charles Brune; 640, René Cardin; 641, René Cardin; 643, Edouard Richard; 645, Fernand Verdeille; 646, Alfred Wehrung.

Forces armées (Air).

N° 647, Luc Durand-Réville.

France d'outre-mer.

N° 648, Luc Durand-Réville.

Intérieur.

N° 615, Léo Hamon.

Travail et sécurité sociale.

N°s 619, André Pairault; 628, Roger Carcassonne; 651, Marie-Hélène Cardot; 654, Pierre Pujol.

Travaux publics et transports.

N°s 600, Alexandre Caspary; 606, Henri Buffet; 607, Roger Menu.

AGRICULTURE.

783. — 2 mars 1948. — **M. Léo Hamon** expose à **M. le sous-secrétaire d'Etat au ravitaillement,** qu'il existe encore un département où le réapprovisionnement pour le chocolat, l'huile, les matières grasses et le fromage, a toujours lieu sur la base des inscriptions, sans remontée de tickets; que, s'il en résulte un avantage pratique pour les commerçants détaillants ou grossistes qui n'ont pas à coller les tickets, il en résulte des facilités inquiétantes pour la fraude: les départements voisins fonctionnant suivant le système de la remontée des tickets, les détaillants du département où ce système ne fonctionne plus, remettent leurs tickets aux grossistes des départements voisins et obtiennent ainsi une double attribution qui les avantage par rapport aux commerçants honnêtes, et alimente le marché noir; et demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet état de choses et assurer dans tous les départements français le système de la remontée des tickets.

---

784. — 2 mars 1948. — **M. Léo Hamon** expose à **M. le sous-secrétaire d'Etat au ravitaillement** les inconvénients qui résultent du fait que dans certains cas les mêmes tickets donnent droit à des denrées différentes selon les départements; signale que, dans tel département, le ticket G A donne droit au savon, alors qu'ailleurs il donne droit à l'huile, ce qui permet au commerçant qui a livré du savon dans un département de se réapprovisionner en huile dans un autre; et demande en conséquence, quelles mesures il compte prendre pour assurer l'unification des tickets à travers la France.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

785. — 2 mars 1948. — **M. Joseph Chatagner** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** la situation difficile et paradoxale faite aux travailleurs à domicile à la suite de l'adoption des dernières dispositions fiscales qui obligent ces travailleurs à se munir d'une patente, les imposent aux bénéfices industriels et commerciaux et les soumettent, par surcroît, au prélèvement exceptionnel, lequel n'atteint les autres salariés que lorsque le montant de leur salaire annuel dépasse 450.000 francs, alors que le salaire des travailleurs à domicile, pour l'année 1946, n'a même jamais atteint la moitié de ce chiffre; et demande que ces travailleurs soient traités de la même façon et soumis au même régime fiscal que les salariés travaillant chez un patron; il rappelle que le bien-fondé de leur réclamation, en ce qui concerne les deux premiers points, avait été reconnu dès 1921 par le ministre des finances, qui leur avait donné entière satisfaction.

JUSTICE

786. — 2 mars 1948. — **M. Charles Brune** demande à **M. le ministre de la justice:** 1° s'il existe une instruction interdisant le cumul des fonctions d'huissier ou de greffier de paix avec la profession accessoire d'agent immobilier dans un chef-lieu de canton rural; 2° dans l'affirmative, si cette interdiction vise le cas d'un officier ministériel qui, plusieurs années avant d'être agréé par la chancellerie en qualité d'huissier et de greffier et d'avoir acquis les deux charges dans un chef-lieu de canton rural était inscrit au registre du commerce du même arrondissement comme agent immobilier à la résidence du canton où se trouvent ses deux études et l'est toujours resté depuis lors, c'est-à-dire depuis quize ans sans avoir fait l'objet d'une critique ni d'une observation quelconque de la part du parquet; 3° en cas d'incompatibilité absolue entre la profession d'agent immobilier et les charges d'huissier et de greffier de paix, s'il y aurait empêchement à la cession par l'officier ministériel, de sa profession accessoire d'agent immobilier à son conjoint ou à un ascendant.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

787. — 2 mars 1948. — **Mme Marcelle Devaud** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** pourquoi l'aîné d'une famille n'ouvre pas droit, par ses cotisatoins, au bénéfice des prestations de sécurité sociale, pour tous les membres de la famille dont il a la charge.

---

788. — 2 mars 1948. **M. Gabriel Ferrier** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** le cas d'un médecin du travail attaché à plusieurs entreprises à temps partiel, et chargé de famille qui tombe malade; signale que les diverses entreprises qui l'emploient lui ont toujours refusé le bénéfice d'un contrat réservant ses droits en cas de maladie et qu'il se trouve donc sans aucun salaire pendant le temps de sa maladie, et ne peut faire vivre sa famille; et demande si un convention collective des médecins du travail n'a pas été présentée à ses services, courant 1946, par les syndicats intéressés de la C. G. T. et de la C. F. T. C. et dans le cas où une telle convention aurait été présentée, où en est son étude et quelle suite lui sera donnée et dans quel délai.

---

789. — 2 mars 1948. — **M. Henri Liénard** signale à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que, malgré la hausse résente des prix, les taux de l'allocation temporaire aux vieux, et de l'allocation aux vieillards, infirmes et incurables n'ont pas été relevés depuis la loi du 25 juin 1947 portant réalisation d'économies et aménagement de ressources, et demande: 1° s'il envisage un relèvement de ces taux; 2° si un cumul est possible entre l'allocation temporaire aux vieux et l'allocation aux vieillards de la loi de 1905; 3° dans l'affirmative, à quelles conditions doit satisfaire la personne intéressée déjà bénéficiaire de l'allocation temporaire aux vieux, et quelles formalités elle doit accomplir.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

637. — **M. Abel Durand** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur quel principe son administration se fonde pour exiger le payement de la taxe sur les transactions d'un agent de l'automobile qui vend un véhicule lui appartenant en propre et immatriculé en son nom, tout comme s'il s'agissait d'un véhicule appartenant à un client, alors qu'il en irait autrement si, cet agent étant marié sous le régime de la séparation de biens, le véhicule était immatriculé au nom de sa femme. (*Question du 26 janvier 1948.*)

Réponse. — Les recettes provenant de la vente de matériel acheté pour les besoins d'une exploitation commerciale sont passibles de la taxe sur le chiffre d'affaires. Cette doctrine a été confirmée par le conseil d'Etat (arrêté du 28 juillet 1941: affaire société Union normande de transports fluviaux). En conséquence, le commerçant qui vend une voiture utilisée pour les besoins de son commerce est redevable de la taxe de 1 p. 100 dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un véhicule acheté en vue de la revente. La taxe à la production de 3,50 p. 100 et, le cas échéant, les taxes locale et départementale sont également exigibles sur le montant de cette vente. Par contre, les taxes sur le chiffre d'affaires, et en particulier, la taxe sur les transactions, ne peuvent être exigées des simples particuliers qui se bornent à vendre des objets personnels. C'est ainsi que, lorsqu'elle est mariée sous le régime de la séparation de biens et qu'elle n'a pas elle-même la qualité de commerçant, la femme de l'agent dont il s'agit n'est redevable d'aucune taxe lorsqu'elle vend la voiture immatriculée à son nom.

---

657. — **M. Marcel Molle** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la loi du 7 janvier 1948 instituant un prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation semble assujettir à ce prélèvement les commerçants ou industriels qui remplissent les deux conditions suivantes: 1° exercer au 1er janvier 1948 une activité relevant de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux; 2° avoir été soumis au titre de 1947 (revenu de 1946) à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux; et demande: *a*) si un commerçant, ayant acquis un fonds de commerce après le 1er janvier 1947, se trouve exonéré du prélèvement, comme ne remplissant pas la deuxième condition; *b*) si un commerçant, ayant cédé son fonds de commerce au cours de l'année 1947, se trouve exonéré, comme ne remplissant pas la première condition; *c*) si un commerçant décédé au cours de l'année 1947, se trouve exonéré, comme ne remplissant pas la première condition; *d*) si les héritiers de ce commerçant sont également exonérés comme ne remplissant pas la deuxième condition; *e*) si la réponse à faire à ces diverses questions est applicable *mutatis mutandis* aux exploitants agricoles ayant cédé leur exploitation en 1947 ou décédés au cours de la même année; et attire l'attention de M. le ministre sur l'intérêt qu'il y aurait à fixer sur ces divers points des règles précises, avant l'expiration du délai imparti pour souscrire à la première tranche de l'emprunt de 3 p. 100. (*Question du 29 janvier 1948.*)

Réponse. — *a*) Réponse affirmative, sous réserve, d'une part, que le contribuable n'ait pas été passible, au titre de 1947 — à raison d'une activité autre que celle qu'il a entreprise en 1947 — de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, de l'impôt sur les bénéfices de l'exploitation agricole ou de l'impôt sur les bénéfices des professions non commerciales et, d'autre part, qu'il n'ait pas été soumis à l'impôt général sur le revenu, au titre de 1947, d'après un revenu suffisant (450.000, 600.000, 750.000 ou 850.000 F suivant sa situation de famille) pour être passible du prélèvement exceptionnel dû par les contribuables assujettis audit impôt; *b*) réponse affirmative, sous réserve, d'une part, que le contribuable n'ait repris au 1er janvier 1948 aucune activité relevant de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, de l'impôt sur les bénéfices de l'exploitation agricole ou de l'impôt sur les bénéfices des professions non commerciales et, d'autre part, qu'il n'ait pas été soumis à l'impôt général sur le revenu, au titre de 1947, à raison d'un revenu suffisant (450.000, 600.000, 750.000 ou 850.000 F, suivant sa situation de famille) pour être passible du prélèvement exceptionnel dû par les contribuables assujettis audit impôt; *c*) réponse affirmative; *d*) les héritiers d'un contribuable décédé en 1947 ne sont pas susceptibles d'être soumis au prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation, du chef du défunt; *e*) réponse affirmative.

---

658. — **M. Georges Pernot** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** qu'une propriété agricole, après avoir été exploitée en métayage jusqu'au 11 novembre 1947, donc notamment au cours de l'année 1946 est exploitée depuis le 11 novembre dernier à bail à ferme; que par conséquent le propriétaire de cette exploitation n'exerçait plus à la date du 1er janvier 1948 une activité relevant de l'impôt sur les bénéfices agricoles; et demande si, dans ces conditions, ce contribuable doit être assujetti au prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation, au titre des bénéfices agricoles de 1946 pour lesquels il a été imposé au cours de l'année 1947. (*Question du 29 janvier 1948.*)

Réponse. — Le contribuable visé dans la question n'est pas susceptible d'être soumis au prélèvement exceptionnel de lutte contre

l'inflation à condition, d'un part, qu'il n'ait repris, au 1er janvier 1948, aucune activité relevant de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, de l'impôt sur les bénéfices de l'exploitation agricole ou de l'impôt sur les bénéfices des professions non commerciales et, d'autre part, qu'il n'ait pas été soumis à l'impôt général sur le revenu au titre de 1947 d'après un revenu suffisant (450.000, 600.000, 750.000 ou 850.000 francs, suivant sa situation de famille) pour le rendre passible du prélèvement dû par les contribuables assujettis audit impôt.

---

715. — **M. René Rosset** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certaines associations commerciales sont émues de la différence de taux établie par l'arrêté n° 48-97 du 14 janvier 1948, fixant les coefficients prévus par l'article 2 de la loi n° 48-30 du 7 janvier 1948 entre certaines catégories d'établissements de même profession, tels que les buffets de gare imposés au taux de 1 p. 100 alors que les autres débits de boisson ou restaurants sont taxés à 5 p. 100, et demande quelles sont les raisons qui ont motivé cette différence de taxation. (*Question du 12 février 1948.*)

Réponse. — Le taux de 1 p. 100 prévu, en ce qui concerne les buffets de gare, pour le calcul du prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation, a été déterminé en tenant compte des conditions particulières d'exploitation des établissements dont il s'agit et des charges spéciales qui leur sont imposées.

INDUSTRIE ET COMMERCE

666. — **M. André Armengaud** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que, malgré la réduction très sévère de la consommation globale, la situation des stocks de carburants en France est particulièrement sérieuse; et demande quelles sont les raisons qui motivent cette situation et quelles sont les mesures que le Gouvernement entend prendre pour en atténuer les répercussions, et y remédier. (*Question du 30 janvier 1948.*)

Réponse. — La situation des stocks de carburants est la résultante de plusieurs facteurs dont les uns sont d'ordre intérieur, et dont les autres tiennent à la conjoncture mondiale du marché et de la flotte pétrolière. Les difficultés auxquelles le Trésor doit faire face en matière de devises n'ont permis que des ouvertures de crédits insuffisantes et sporadiques, de sorte qu'il n'a pas toujours été possible d'atténuer les conséquences prévisibles de cette méthode par la mise en œuvre d'une politique d'achats suivis ou d'affrètement en temps opportun. Par ailleurs, les grèves qui se sont produites dans les raffineries du Midi, au cours du quatrième trimestre 1947, ont ralenti la production de ces usines et le déchargement des navires, entraînant ainsi des perturbations dans les divers secteurs de l'industrie et du commerce pétrolier pour un temps assez long. Sur le plan extérieur, les mesures de contingentement prises par le Gouvernement des Etats-Unis, le contrôle sévère exercé par la trésorerie britannique sur les ventes des sociétés opérant en zone sterling, l'extrême tension du marché des frêts sont autant d'éléments contraires entravant la facilité des transactions. On peut espérer que la situation des carburants s'améliorera, mais à échéances encore lointaines, lorsque la marche des raffineries de pétrole brut pourra être normalement assurée, c'est-à-dire, dès que ces usines atteindront une capacité de traitement en harmonie avec les besoins du marché. Pour obtenir ce résultat, il est nécessaire qu'elles reçoivent des attributions d'acier suffisantes pour l'érection de nouvelles unités et la construction de réservoirs de stockage supplémentaires. Il est également nécessaire que puissent être obtenues les devises devant permettre l'achat d'un outillage spécial qu'on ne peut trouver actuellement qu'aux Etats-Unis. Un assouplissement de la politique d'affrètement devrait également intervenir dans le cadre de toutes les mesures d'ordre plus général qui pourront être prises en vue d'arriver à un résultat satisfaisant.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

séance du mardi 2 mars 1948.

SCRUTIN (N° 57)

Sur la motion préjudicielle opposée par M. Marrane au projet de loi sur les transports parisiens. (Prise en considération du projet gouvernemental.)

Nombre des votants..... **297**
Majorité absolue..... **149**

Pour l'adoption..... **82**
Contre **215**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), La Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Eiffler.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Bluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissamypoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tuber (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Gros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray.
Delforterie.
Delmas (Général).
DeliverS.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Glauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome-).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Sérot (Robert).
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourch.
Voyant.
Walker (Maurice)
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Boumendjel (Ahmed).
Dujardin.
Guissou.
Sid Cara.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Armengaud.
Bollaert (Emile).
Djamah (Ali).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête:

M. Subbiah (Callacha).

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés avaient été de:

Nombre des votants..... 298
Majorité absolue..... 150
Pour l'adoption..... 82
Contre 216

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 58)

Sur l'amendement de Mme Marie Roche à l'article 1er du projet de loi sur les transports parisiens.

Nombre des votants..... 293
Majorité absolue..... 147
Pour l'adoption..... 83
Contre 210

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), La Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Déaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille)
Mme Dumont (Yvonne)
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon .
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Mariel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissamypoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boirond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Courrière.
Cozzano.
Dadu
Dassaud.
Debray.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Giauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée (Guy).
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouxe (Paul).
Julien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Mendille (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Viellaux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Boumendjel (Ahmed).
Coudé du Foresto.
Guissou.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome-).
Sid Cara.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé:

MM.
Armengaud.
Bollaert (Emile).
Djamah (Ali).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote:

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête:

M. Subbiah (Callacha).

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 59)

Sur l'amendement de M. Alain Poher à l'article 1er du projet de loi sur les transports parisiens.

Nombre des votants..... 214
Majorité absolue..... 158
Pour l'adoption..... 146
Contre 68

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Boirond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Brizard.
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Buffet (Henri).
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chaumel.
Chauvin.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Cozzano.
Dadu.
Debray.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Depreux (René).
Mme Devaud.

Dorey.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Elum.
Félice (de).
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Giauque.
Gilson.
Grassard.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Guirriec.
Hamon (Léo).
Helleu.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Julien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Le Sassier-Boisauné.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Mendlitte (de).
Menu.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Montier (Guy).
Novat.
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome).
Paumelle.
Georges Pernot.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Rausch (André).
Rehault.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Streiff.
Teyssandier.
Tognard.
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

Ont voté contre :

MM.
Ascencio (Jean).
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brunot.
Carcassonne.
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chochoy.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Dassaud.
Denvers.
Diop (Alioune).
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Mme Eboué.
Ferracci.
Gautier (Julien).
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Gustave.
Amédée Guy.
Hauriou.
Henry.
Jouve (Paul).
Léonetti.
Le Terrier.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Minvielle.
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Paul-Boncour.
Pauly.
Peschaud.
Pialoux.
Poirault (Emile).
Quessot (Eugène).
Racault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Roubert (Alex).
Siaut.
Socé (Ousmane).
Sédani.
Southon.
Thomas (Jean-Marie).
Touré (Fodé Mamadou).
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Viple.
Vourc'h.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), la Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Boumendjel (Ahmed).
Mme Brion.
Mme Brisset.
Brunhes (Julien), Seine.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guissou.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Diuz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissamypoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Armengaud.
Boflaert (Emile).
Djamali (Ali).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête:

M. Sibbiah (Caflacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 219
Majorité absolue..... 110
Pour l'adoption..... 149
Contre 70

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectification

au compte rendu in extenso de la séance du vendredi 27 février 1948 (Journal officiel du 28 février 1948).

Dans le scrutin (n° 56) sur l'article unique de la proposition de résolution de Mme Rollin tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les sommes dues au titre des allocations familiales et de salaire unique soient versées entre les mains de la mère de famille, M. Boudet, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.